NR. 11 • LISTOPAD 1937 • CENA 1 ZŁ.

AUTO

I TECHNIKA SAMOCHODOWA



ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILIOWANYCH
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

MIESIĘCZNIK

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI ZASTĘPCA RED. inż. ADAM MINCHEJMER
WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

TREŚĆ Nr. 11

Pierwszy Polski Kongres Inżynierów

We wrześniu roku bieżącego odbył się we Lwowie Pierwszy Polski Kongres Inżynierów, zwołany przez Naczelną Organizację Inżynierów.

Kongres, który zgromadził imponującą ilość 2.285 uczestników, reprezentujących wszystkie gałęzie przemysłu krajowego miał na celu, zgodnie z hasłem Kongresu „Mobilizacja energii twórczej dla gospodarczego uniezależnienia Polski", zainteresowanie świata inżynierskiego sprawami niezależności gospodarczej Polski, ożywienie ich inicjatywy i obudzenie wiary we własne siły oraz postawienie przed szerokimi rzeszami inżynierów, władz i społeczeństwa problematów, wymagających rozwiązań nie tylko szybkich, lecz odpowiadających naszym możliwościom.

Kongres nie miał na celu wypracowania zupełnie wykończonego i skoordynowanego planu mobilizacji gospodarczo-technicznej dla wszystkich dziedzin przemysłu polskiego, natomiast N. O. I. wierzyła, że inżynier polski odezwie się na rzucone hasło i że materiał kongresowy stanie się skarbnicą myśli twórczych dla dalszych prac zbiorowych.

Zainteresowanie świata inżynierskiego pracami Kongresu było nadzwyczaj żywe, zarówno w okresie przygotowawczym, który trwał przez kilka miesięcy, jak i podczas samych obrad.

*

Zjazd kongresowy miał więc za zadanie skonstruować założoną koncepcję planu gospodarczej mobilizacji z życiowymi warunkami jej realizacji w czasach dzisiejszych. Przedstawicielami dzisiejszych możliwości tych realnych dokonań byli inżynierowie wszelkich specjalności ze wszystkich dzielnic Polski. Tak więc Zjazd Kongresowy miał na celu przede wszystkim pełne i wszechstronne oświetlenie zagadnień, które plan gospodarczo - techniczny musiałby objąć.

Na Zjeździe chodziło również o otrzymanie odpowiedzi na pytanie, jakie są możliwości mobilizacji sił i środków na poszczególnych polach gospodarowania, uwzględniając ich wzajemne współzależności. Pod tym kątem widzenia dokonano podziału na sekcje, z których każda miała swoje własne, wyraźnie określone, zadanie do spełnienia. Podział ten był następujący:

Sekcja II miała dać wizję przyszłego wyposażenia kraju w sieć fundamentalnych urządzeń gospodarczych, bez których nie może być mowy o rozwoju kraju.

Sekcja III miała dać odpowiedź na pytanie, czy jest rzeczą możliwą i realną zapewnić dach nad głową wszystkim potrzebującym tego w Polsce oraz rozbudować nasze miasta tak, jak tego wymaga dynamika ludnościowa.

Sekcja IV miała określić, czy dla milionowych mas pracowniczych starczy materiałów podstawowych, opartych na surowcach opalnych. Surowce, to amunicja armii robotniczej. Czy starczy nam tej amunicji dla zwycięskiej walki o nasze jutro?

Sekcja V miała dać odpowiedź na pytanie czy starczy dla nas roboczych narzędzi pracy. Narzędzia to broń armii roboczej. Szybkie dozbrojenie naszej armii pracy, to również warunek zwycięstwa.

Sekcja VI, jako zadanie główne miała zbadać sprawę namiastek niezbędnych w kraju, któremu przyroda odmówiła wielu swoich bogactw.

Sekcja VII miała dać odpowiedź na pytanie czy cały świat pracy da się przyodziać i wyżywić na znośnym poziomie.

Sekcja VIII wreszcie miała dać pionowe związanie wszystkich pól gospodarowania według układu, zapewniającego całemu narodowi najlepsze zorganizowanie i zużytkowanie jego gospodarczej energii.

*

Na sekcjach pracowano bardzo intensywnie. Poddano dyskusji przeszło 80 zagadnień, przy frekwencji, dochodzącej na niektórych referatach do 500 osób.

Obrady na ogół stały na poziomie wysokim, owiane były troską o byt państwa i przyszłych pokoleń, o stworzenie warunków racjonalnego rozwoju gospodarczego Polski oraz unarodowienie przemysłu polskiego.

Trzeba jednakże zaznaczyć, że w pracach sekcji były niedociągnięcia i pewne braki, które spowodowały, że zadania wyznaczone sekcjom nie zostały wykonane w stu procentach. Obok problemów ważnych, zasadniczych, częstokroć omawiano wiele spraw drugorzędnych, bądź ten poruszano zagadnienia nie związane bezpośrednio z tematem Kongresu i jego naczelnym hasłem, usiłując stawiać na tak szerokim forum sprawy zbyt, że tak powiem „lokalne", nie rzadko oparte o bazę bardzo specjalnych, wąskich interesów.

Typowym przykładem tego rodzaju odskoków — były np. wnioski Kongresu z dziedziny hutnictwa sugerujące w kierunku całkowitego korzystania z rud krajowych. Bardzo zdecydowane i ostro wystąpiła przeciwko tego rodzaju sugestiom sekcja przemysłowo - gospodarcza S. I. M. P.'u, której zebranie pokongresowe (z dn. 11. X. r. b.) stwierdziło, że w dziedzinie hutnictwa należy wystrzegać się przeinwestowania w okresie obecnej dobrej koniunktury, gdyż to może odbić się tym silniej in minus w dobie przyszłego kryzysu. Raczej należałoby pójść obecnie w kierunku rozwinięcia przemysłu przetwórczego i rozszerzenia rynku zbytu, aby w ten sposób zapewnić i utrwalić rozwój hutnictwa i jego pracy na szerszej platformie.

Tak sugeruje S. I. M. P. i ta sugestia wydaje się tym słuszniejsza, że — jak podkreślono — produkcja surówki jedynie z rud krajowych, ubogich w żelazo, jest prawie dwukrotnie droższa od przeróbki bogatych rud zagranicznych.

Z tych właśnie względów należałoby raczej zachować zapasy rud polskich na wypadek odcięcia Polski od importu. Import zaś rud zagranicznych winien być przedmiotem układów z państwami obcymi.

Podobnych rozbieżności pomiędzy sugestiami Kongresu lwowskiego i stanowiskiem organizacji grupujących fachowców, możnaby przytoczyć znacznie więcej. Rozbieżności te wymagają specjalnego przepracowania, wydzielenia spraw ważnych dla ogółu od spraw ważnych dla poszczególnych grup lub jednostek i ostateczne ich uzgodnienie.

*

Specjalnie nas interesujące zagadnienie moto-

ryzacji Polski, znalazło wyraz w obradach Kongresu w postaci referatu dr Adama Kręglewskiego p. t.: „Zagadnienie sprzętu motoryzacji", oraz w zgłoszonych przez Koło Samochodowe S. I. M. P.'u wnioskach, zaopatrzonych w obszerną motywację.

Poglądy, zawarte w motywacji, nie są nowe — pokrywają się one w znacznej mierze z myślami rzucanymi na zeszłorocznym Zjeździe Inżynierów Mechaników Polskich, przez grupę inżynierów, pracujących w Państwowych Zakładach Inżynierii, o czym bardzo obszerne relacje przyniosło w r. ub. Auto i T. S.

W omawianej b. obszernie, choć nie zawsze przemawiającej do przekonania motywacji czytamy m. in.;

— Sprawę motoryzacji może ruszyć z miejsca wyłącznie *śmiały i konsekwentnie wykonywany plan,* który nie tylko pozwoliłby na podążanie za szybko motoryzującymi się krajami, lecz który dawałby możność nadrabiania, straconego w ciągu kilkunastu lat, czasu.

— Droga istnieje tylko jedna, wszelkimi środkami dążyć do zapewnienia Polsce *samowystarczalności* w tej tak ważnej gałęzi przemysłu, jakim jest przemysł samochodowy, przez budowę w kraju, na odpowiednią skalę zakrojonych, fabryk samochodowych.

— Pomijając już gospodarcze znaczenie rozbudowy przemysłu samochodowego, musimy wziąć pod uwagę olbrzymią jego rolę w podniesieniu potencjału obronności kraju.

— Przemysł samochodowy, na wypadek wojny, może zapewnić armii nie tylko zaopatrzenie w konieczny do prowadzenia współczesnej wojny sprzęt motorowy, lecz, dzięki najbardziej precyzyjnym urządzeniom technicznym, może podołać wykonaniu wszelkiego rodzaju uzbrojenia.

— W czasie produkcji pokojowej przemysł samochodowy w Polsce ma do spełnienia przy tym doniosłą rolę podniesienia i przygotowania do zadań mobilizacyjnych, na wypadek wojny, naszego krajowego przemysłu, zarówno ciężkiego jak i drobnego, przez zmuszenie, dzięki swym zamówieniom, do precyzyjności obróbki mechanicznej, do podnoszenia stanu technicznego warsztatów, do uruchomienia produkcji całego szeregu sprowadzanych dotychczas z zagranicy wyrobów przemysłowych, do podciągnięcia wreszcie produkcji hut, w zakresie wytwarzania wysokowartościowych stali, które w dużej ilości niezbędne będą do wyrobu broni na wypadek wojny.

— Problem więc motoryzacji Polski domaga się niezwłocznego rozwiązania na szerokiej platformie zarówno ze względów obrony narodowej, jak i ogólno gospodarczej.

— Pamiętać należy, że motoryzacja posiada niezwykle doniosłe znaczenie dla całokształtu życia gospodarczego kraju. Są państwa, które cały swój program gospodarczy i walkę z bezrobociem oparły na intensywnym rozwoju motoryzacji.

— Samochód, jak wykazują statystyki, jest najbardziej skutecznym środkiem do szybkiego zwiększania obrotu gospodarczego.

W dalszym ciągu motoryzacja podana przez Koło Samochodowe S. I. M. P. przewiduje jak dotychczas dla samochodów produkcji krajowej p r e m i e z o g ó l n e g o b u d ż e t u p a ń s t w o w e g o, w takiej wysokości, aby umożliwiały konkurencję z samochodami zagranicznymi, dopuszczanymi na rynek polski, reglamentowanie cen samochodów zagranicznych drogą ceł, w ten sposób, aby ilościowe zapełnienie rynku krajowego odbywało się zgodnie z zakreślonym planem.

Dalej zaś motywacja przewiduje:

— Dla uzyskania określonego w planie motoryzacyjnym rocznego przyrostu ilości samochodów w kraju i powiększenia chłonności rynku, należy przeprowadzić:

— *wydatne obniżenie podatków od pewnych kategorii samochodów* i stosowanie ulg podatkowych względem nabywców, obniżenie kosztów eksploatacyjnych samochodu, przez obniżenie ceny benzyny i olejów, budowę garaży, stacji obsługi i warsztatów reparacyjnych, udzielanie ulg koncesyjnych, stworzenie instytucji taniego kredytu dla nabywców samochodu, popularyzowania automobilizmu drogą propagandy, organizowania imprez motorowych, przysposobienia motorowego i t. p. Przy czym samochody produkcji krajowej winny w stosunku do samochodów pochodzenia zagranicznego posiadać szereg przywilejów w formie dalej idących ulg i ułatwień.

— Planem motoryzacyjnym *winna być również objęta sprawa poprawy stanu istniejących dróg,* oraz ich należytej konserwacji, a także budowy nowych arterii komunikacyjnych, przystosowanych do szybkiego transportu samochodowego.

— O ile uzyskanie przewidzianego w planie motoryzacyjnym przyrostu ilości samochodów tymi środkami nie dałoby się osiągnąć, należy zastosować dla dojścia do tego celu, jako ostateczność, politykę wyraźnie interwencyjną, przez nałożenie o b o w i ą z k u n a b y w a n i a s a m o c h o d ó w n a pewne klasy o b y w a t e l i.

— Ogólny plan motoryzacyjny winien dzielić się na trzy lub pięcioletnie plany wykonawcze.

Wnioski zgłoszone przez Koło Inżynierów Samochodowych S. I. M. P. wraz z motywacją odczytał na Zjeździe inż. Jerzy Werner.

W sprawie motoryzacji wnioski Kongresu nie zostały jeszcze dotychczas ani ogłoszone, ani też ostatecznie wypracowane. Możliwe, że sprawą tą zajmie się N. O. I., wydaje się, że w tym wypadku w s p ó ł p r a c a e k o n o m i s t ó w z inżynierami jest nieodzowna.

✶

Mimo pewnych dysonansów, jakie się ujawniły, naogół należy stwierdzić, że Kongres zadanie swoje w dużej części spełnił. Przebieg obrad na sekcjach usposabiał raczej optymistycznie, stwierdził bowiem, że rzucone hasło mobilizacji energii społecznej d a ć m o ż e n a w s z y s t k i c h b e z w y j ą t k u p o l a c h d o n i o s ł e w y n i k i p o d w z g l ę d e m g o s p o d a r c z y m i o b r o n n y m.

W toku obrad zostało stwierdzone, że trudności najsilniej hamujące obecnie nasz rozwój gospodarczy, m o g ą b y ć r o z w i ą z a n e w ł a s n y m i s i ł a m i. Stwierdzono, że możemy pokryć potrzeby ogółu przyrastającej ludności na poziomie znacznie wyższym od dotychczasowego, że jesteśmy w stanie dać niezbędne minimum materiałów i narzędzi, takie minimum, aby w przyszłości nie marnowała się w Polsce żadna siła ludzka, wreszcie, że możemy, w niedługim stosunkowo czasie, pokryć cały nasz kraj siecią urządzeń zespalających wszystkie dzielnice w jednolity i zharmonizowany organizm gospodarczy.

Kongres potwierdził poprzednie przewidywania na te tematy, dając do ręki m. in. czynnikom decydującym nowy, cenny materiał, materiał bardziej ścisły, wzmocniony realnymi cyframi. Materiał uzyskany dzięki Kongresowi pozwoli na przyszłość przewidywać ściślej i głębiej.

✶

Kongres przyniósł jednocześnie ważkie wartości z innej płaszczyzny, stwierdził mianowicie, że jest najwyższy czas n a e l i m i n a c j ę z p o l s k i e g o ż y c i a g o s p o d a r c z e g o w p ł y-

w ó w o b c y c h, działających nierzadko i w takich środowiskach, które są zupełnie nieświadome faktu, że ich rękami robi się obcą robotę.

*

W wyniku obrad na sekcjach powzięto, przeważnie jednogłośnie, przeszło 200-e uchwał. Te uchwały, które miały charakter ogólny zostały jednomyślnie przyjęte przez plenum Kongresu.

Trudno byłoby przytoczyć tutaj pełne teksty uchwał Kongresu (zresztą tekst wielu uchwał nie został jeszcze do dziś definitywnie ustalony), można je natomiast scharakteryzować w sposób następujący: Kongres stwierdził palącą potrzebę zbiorowego ofiarnego wysiłku całego społeczeństwa, a w szczególności świata inżynierskiego w akcji dźwignięcia Polski na wyższy poziom gospodarczy, zapewniający niezależność ekonomiczną i obronność.

Akcja odrodzenia gospodarki narodowej winna być realizowana według państwowego planu gospodarczego, harmonizującego wszelkie dziedziny wytwórczości polskiej, uwzględniającego oryginalne wartości polskiej gleby etnicznej i otwierającego ujście dla zdrowej inicjatywy jednostek.

Kongres nakreślił drogi, po jakich winny iść rozwój sieci podstawowych urządzeń gospodarczych, rozbudowa osiedli i budownictwo, zabiegi o surowce i tworzywo oraz ekspansja wszystkich gałęzi przemysłu.

Kongres, rozumiejąc swoje cele i zadania, stwierdził potrzebę kontynuowania zapoczątkowanych przez się prac i postanowił przekazać cały materiał swych obrad Naczelnej Organizacji Inżynierów R. P. do dalszego rozpracowanai i realizacji w myśl powziętych uchwał ogólnych.

N. O. I. mandat ten przyjęła i zapewne dołoży wszelkich starań, aby wysiłek tylu setek inżynierów nie został zaprzepaszczony, aby tę masę energii wytworzonej na Kongresie przetworzyć w formy realne i pożyteczne dla ogółu.

N. O. I. przystąpiła już do prac związanych z wykonaniem uchwał Kongresu: niektóre uchwały zostaną wkrótce bądź przedłożone władzom państwowym, bądź skierowane do organizacyj publiczno-prawnych, a inne w zależności od zakresu i charakteru będą opracowane bądź przy pomocy już istniejących organów N. O. I., bądź w komisjach specjalnych, bądź też na terenie związków zrzeszonych w N. O. I.

Należy mieć nadzieję, że programowa koncepcja Kongresu stanie się podstawą stworzenia przyszłego planu pełnej mobilizacji sił dla gospodarczego uniezależnienia Polski. *T. Gr.*

Fritz Wittekind

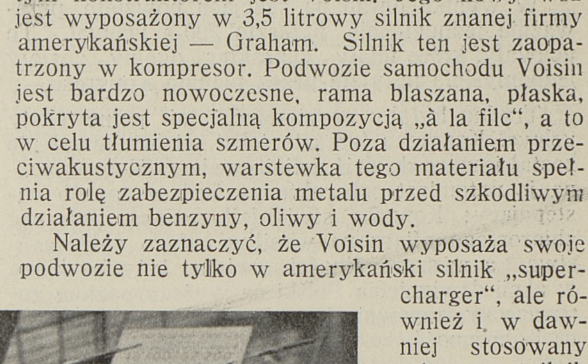
XXXI Paryski Salon Samochodowy

Paryż, w październiku.

Znaczenie tegorocznego Salonu Paryskiego było tym większe, że zbiegł się on z Wystawą Światową. Tysiące cudzoziemców, przybywających do Paryża, miało doskonałą sposobność wyrobić sobie ogólne pojęcie o stanie nowoczesnej techniki samochodowej.

Ten względ zapewne wpłynął na niezwykły wzrost zainteresowania Salonem ze strony przemysłu samochodowego, który też był w tym roku specjalnie licznie reprezentowany — tak licznie, że w gmachu „Grand Palais" nie można było już zmieścić stoisk firm motocyklowych i musiano je przenieść do oddzielnego budynku.

„Grand Palais" prezentował się nieco inaczej niż w latach poprzednich. Udekorowano go wielką ilością wymyślnych arabesek, a szyldy zawieszane dotąd nad stoiskami zastąpiono napisami, umieszczonymi w rogach poszczególnych stoisk — co jednak utrudniło zwiedzającym orientację.



„Amerykańskie oblicze" nowego 3,6-litr. Chenard-Walcker'a (8 cyl.)

Fakt, że tegoroczny Salon przyniósł znów tak skromną ilość nowości, należy przypisać polityce większości konstruktorów, którzy ograniczają się jedynie do wprowadzania ulepszeń o niezasadniczym charakterze. Nikt z nich prawie nie przeprowadza eksperymentów konstrukcyjnych.

Pierwszy rzut oka na Salon, pozwala stwierdzić, że samochodowy przemysł francuski zaczyna się ostatnio „amerykanizować". Współpraca Forda i Mathisa dała bardzo dobre wyniki, (jak wiadomo w zakładach Mathisa buduje się wozy Matford z podwoziem konstrukcji francuskiej i ze zmniejszonym silnikiem Forda V8, o mocy 60 KM oraz karoserię o kształtach typowo amerykańskich).

Obecnie już drugi francuski konstruktor zaczął stosować do swych wozów silnik amerykański — tym konstruktorem jest Voisin. Jego nowy wóz jest wyposażony w 3,5 litrowy silnik znanej firmy amerykańskiej — Graham. Silnik ten jest zaopatrzony w kompresor. Podwozie samochodu Voisin jest bardzo nowoczesne, rama blaszana, płaska, pokryta jest specjalną kompozycją „à la filc", a to w celu tłumienia szmerów. Poza działaniem przeciwakustycznym, warstewka tego materiału spełnia rolę zabezpieczenia metalu przed szkodliwym działaniem benzyny, oliwy i wody.

Należy zaznaczyć, że Voisin wyposaża swoje podwozie nie tylko w amerykański silnik „supercharger", ale również i w dawniej stosowany własny silnik dwunastocylindrowy. Wadą tego silnika jest jego bardzo znaczna długość, wpływająca oczywiście na zmniejszenie powierzchni użytkowej podwozia.

Również bardzo „zamerykanizowane" są modele „Chenard & Walcker", wyposażone w nadwozia o typowo amerykańskich liniach. Silnik wystaje poza przednią oś, a kształty maski i chłodnicy są ściśle skopiowane z wzorów amerykańskich.

Chenard Walcker powiększył gamę budowanych wozów o jeszcze jeden model. Jest to duży samochód z silnikiem ośmio cylindrowym (dwa rzędy cylindrów, ustawione w kształcie litery V), o pojemności 3,6 litra. Przednie koła są w tym wozie, podobnie, jak i w innych modelach Chenard - Walcker — zawieszone niezależnie. Karoseria jest wykonana całkowicie ze stali.

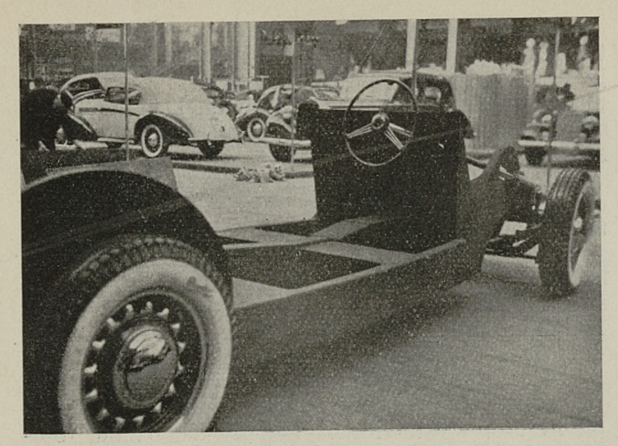
Talbot prezentuje nowy wóz, zaopatrzony w silnik 4 cylindrowy o pojemności 2,2 litrów. Unic zaś wystawił samochód z motorem 6-cio cylindrowym z górnymi zaworami o pojemności 3 litrów. Inne ulepszenia zastosowane w tym modelu, to „bezosiowe" zawieszenie przednich kół — elektromagnetyczna skrzynka biegów typu „Cotal".

Na stoisku Peugeot'a — nowy model „402 Legère", który właściwie jest zmontowany z elementów, wchodzących w skład dawniejszych modeli „302" i „402". Z modelu „302" wzięto lekkie podwozie, które odpowiednio wzmocniono, a z modelu „402" — mocny silnik 1,9 litrowy. Połączenie tych elementów okazało się szczęśliwe. Wóz „402 Legère" jest wydajny i wart swojej ceny.

Citroën natomiast pozostał przy swym 42-u konnym modelu „11", zaopatrzonym w przedni napęd. Wóz ten obecnie jest wyposażony również



Nowy Peugeot „402 Legère" ze wzmocnionym podwoziem typu 302 — 4 cyl., 1,9 litr.

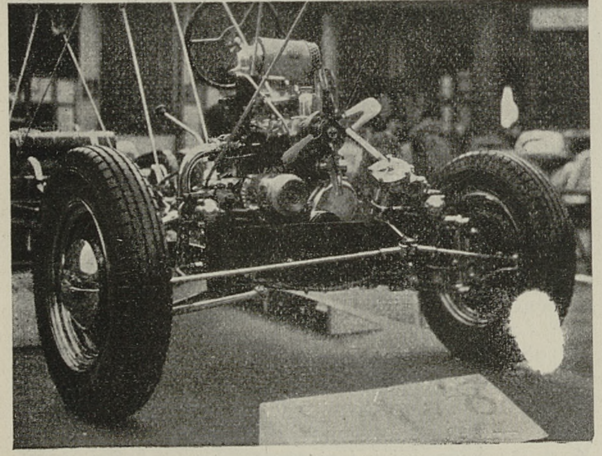


Rama Voisin'a pokryta przeciwakustyczną masą (à la filc)

w nową karoserię „kombinowaną", która może służyć bądź, jako limuzyna 5-cio osobowa, bądź spełniać rolę wozu dostawczego o nośności 500 kg.

Renault prezentuje nowy, tani wóz „Juvaquatre", w którym zastosował po raz pierwszy niezależne zawieszenie przednich kół. Jest to przełom w polityce konstrukcyjnej tej największej we Francji fabryki, która broniła dotąd zaciekle idei sztywnych osi! Resorowanie przodu w „Juvaquatre", rozwiązano przy pomocy resoru poprzecznego, położonego u dołu oraz specjalnych, trójkątnych „wahaków".

Rama jest płaska, wykonana z blach stalowych, stanowiących jednocześnie podłogę karo-

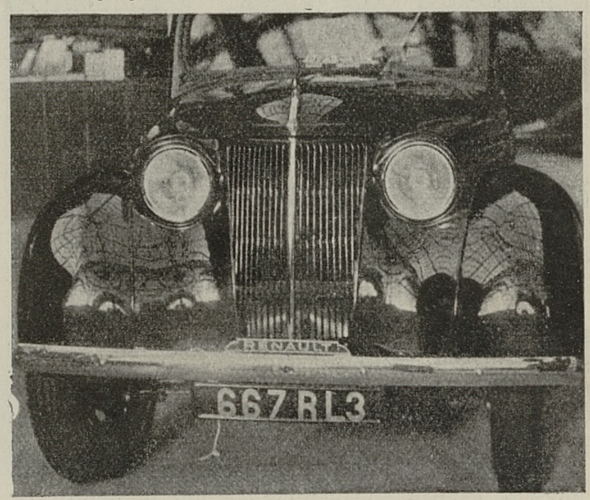


Oryginalne zawieszenie przednich kół w nowym typie 1,1 litr. Fiata — Simca 8 (Nowa Balila)

serii. Silnik 1-litrowy. Stalowa karoseria, przypomina nieco w ogólnych zarysach (i pod względem wykonania) karoserię „Olympii" Opla. Dwudrzwiowa limuzyna czteroosobowa „Juvaquatre" kosztuje 16.500 franków. Chodzą słuchy, że również i Peugeot ma zamiar wypuścić podobny wóz popularny, jednak w chwili obecnej gotowe jest jedynie podwozie. Kształt karoserii będzie ustalony drogą... konkursu!

Najbardziej interesujący z pośród wystawionych nowości, jest ostatni model Amilcar'a (zakłady Amilcar zostały ostatnio nabyte przez Hotschkiss'a). Wóz ten, zaopatrzony w 1,2 litrowy czterocylindrowy silnik. skonstruowany jest bardzo starannie i pomysłowo. Szczególnie ciekawa jest konstrukcja ramy, płaskiej, wykonanej z blachy, ale stanowiącej jednocześnie jedną całość ze ścianką, oddzielającą silnik od reszty karoserii — i ramą dla przedniej szyby! Przód resorowany jest przy pomocy dwu leżących nad sobą resorów poprzecznych. Cały blok napędowy jest położony przed wachlowymi półośkami.

Resorowanie tylnich kół — przy pomocy drążków skrętnych. Konstrukcja tego wozu ma pewne



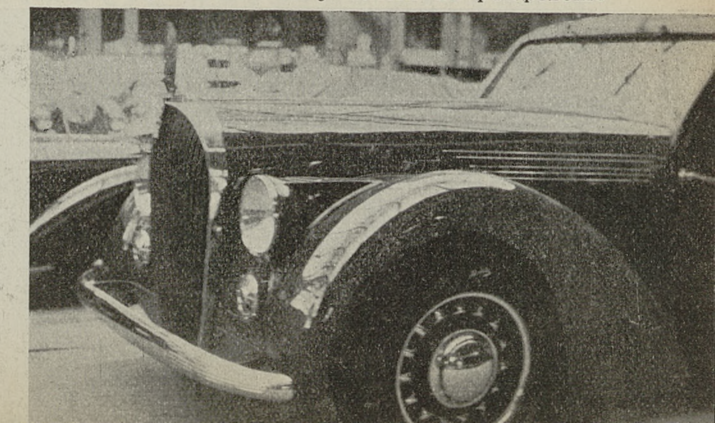
Nowy typ Renault — „Juvaquatre" (4 cyl., 1 litr.), któremu wróżą wielkie powodzenie we Francji.

cechy wspólne z konstrukcją Adlera „Trumpf Junior".

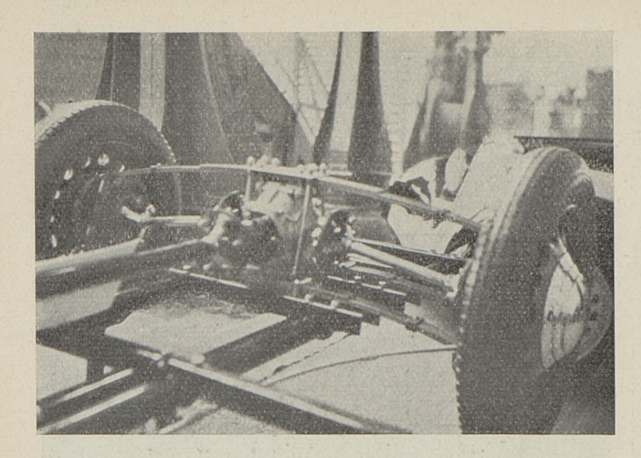
Dalszą nowością jest „Simca 8", (która we Włoszech kursuje już od kilku miesięcy pod nazwą „Nowa Balilla" — przyp. red.), budowana na podstawie licencji fiatowskiej, jako kontynuacja modelu „Balilla", który został jednak gruntownie przekonstruowany. Przednie koła są resorowane przy pomocy spirali sprężynowych. Rama jest wzmocniona przekątnie biegnącymi „trawersami". Silnik 4 cylindrowy, górnozaworowy, o pojemności 1,1 litra ma moc 32 KM. Wóz jest wyposażony w czterobiegową synchroniczną skrzynkę przekładniową. Hamulce — hydrauliczne.

Poraz pierwszy prezentuje swój produkt nowa fabryka Remi-Davignes, która zbudowała popularny wóz z 4 cylindrowym silnikiem o pojemności 750 ccm. Wszystkie koła w tym wozie są niezależnie zawieszone, przy czym przód resorowany jest przy pomocy dwu poprzecznych resorów, a tył był przy pomocy aż trzech resorów, — również położonych poprzecznie. Rama składa się z dwu podłużnic, na których przyszwejsowane są poprzeczki ze stalowej blachy.

W odniesieniu do budowy francuskich karoserii należy zaznaczyć, że odznaczają się one przeważnie dużą pojemnością. Coraz więcej firm buduje szerokie karoserie z siedzeniami na trzy osoby. Kładzie się również duży nacisk na polepszenie



Nowy Voisin, wyposażony w 3,5-litrowy silnik amerykańskiego Graham'a. Silnik wysunęty b. daleko przed oś przednią.



Tylny most „sensacji Salonu" — 750 ccm Rémi-Davignes z ciekawą konstrukcją łamanej tylnej osi

pola widzenia kierowcy. Reflektory umieszczone są w najrozmaitszy sposób — często za specjalnymi ochraniaczami, zapobiegającymi przed zbiciem przez kamienie, wypryskujące z pod kół innych pojazdów.

Kształty zewnętrzne karoserii francuskich są łagodne, zaokrąglone — jednak nie są budowane według ścisłych zasad aerodynamicznych. Jedyną naprawdę aerodynamiczną karoserię pokazano na stoisku Delage'a. Karoserię tę zbudowała firma Labourdette.

Karoserie wozów sportowych są budowane nieomal wyłącznie z dachem rolowanym.

Wśród wozów sportowych odznaczały się dobrze przemyślana konstrukcją: Talbot i Delahaye. Irat buduje obecnie swój mały wóz z przednim napędem, jako „supersport" z silnikiem zaopatrzonym w kompresor.

Poza wystawcami francuskimi, wystawiały firmy: niemieckie, włoskie, czeskie, angielskie i amerykańskie.

Wśród amerykańskich modeli „1938" nie było zupełnie konstrukcji, opartych na nowych założeniach. Zmieniono jedynie wygląd zewnętrzny, który staje się coraz bardziej „standartowy". Jeden tylko Packard nie poddał się regułom mody obecnie panującej w Stanach Zjednoczonych.

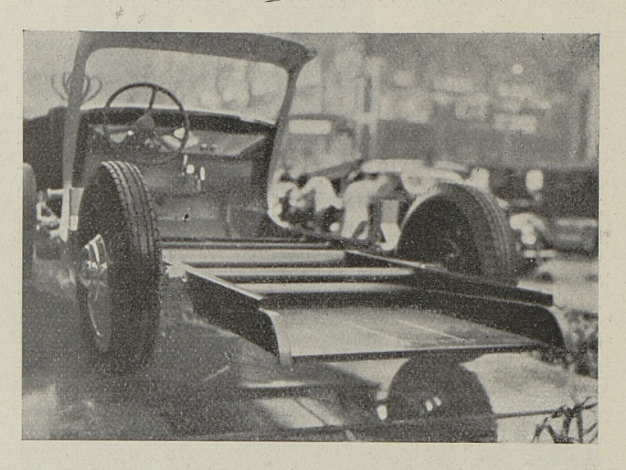
Angielski przemysł był reprezentowany przez Austin'a, Bentley'a, Singer'a, Laçonde, (która wystawiała również 12 cylindrówkę!), Hillman'a, Humber'a i Rolls Royce'a. Te wozy będziemy jednak mieli sposobność omówić przy opisie wystawy londyńskiej.

Niemiecki przemysł reprezentowały: Adler, Maybach, Mercedes-Benz, Hanomag i Opel. Fabryki te pokazały znane, ale silnie zmodernizowane modele.

Włoskie fabryki, wystawiające w Salonie (są to: Alfa Romeo, Bianchi, Fiat i Lancia), produkują w dalszym ciągu te same modele co w roku ubiegłym, zmieniony jedynie został kształt chłodnicy, która obecnie jest we wszystkich modelach zaokrąglona.

Czechosłowacja reprezentowana jest przez eksponaty dwu fabryk: Praga i Skoda. Praga prezentuje swój duży model „Golden", który obecnie został wyposażony w karoserię o bardziej płynnych liniach. Skoda pokazała model „Popular", wyposażony obecnie w górnozaworowy silnik o mocy 27 koni. Dawniej stosowany w tym modelu silnik dolnozaworowy miał moc 22 koni.

Belgię reprezentuje jedyna firma Imperia, która oprócz wozów budowanych na zasadzie licencji Adlera, wystawiła oryginalny samochód, (opisywany już na łamach A. T. S'u z okazji Salonu



Interesująca płaska rama nowego Amilkara zrobiona z metalu

Brukselskiego), wyposażony w 8-mio cylindrowy silnik, zawieszony poprzecznie. W wozie tym, jak wiadomo, nie ma ani sprzęgła, ani normalnej trybowej skrzynki biegów.

W dziale wozów ciężarowych i autobusów na Salonie Paryskim nie wystawiono tym razem nic nowego. Podwozia: Renault, De Dion Bouton, Rochet - Schneider, Laffly, Peugeot, Berliet, Bernard, Citroën, Delahaye, Latil, Unic, oraz niemieckie Büssing-Nag, czeskie Skoda oraz szereg amerykańskich z Dodge, Studebacker i International na czele — są skonstruowane bardzo starannie. W wozach średnich i ciężkich, stosowany jest silnik Diesla (budowany według rozmaitych, zagranicznych licencji). Firma Somua od roku stosuje silniki Heselmana na paliwo ciężkie. Silniki te są budowane na podstawie licencji. Poza tym zostało wystawionych cały szereg autobusów i ciężarówek, zaopatrzonych w gazogeneratory.

Na wystawie motocykli zwracają przede wszystkim uwagę motorowery, bardzo starannie skonstruowane — będące miniaturą „dużych" motocykli. Są one dobrze wyposażone, a specjalna konstrukcja pedałów, umożliwia spokojną i wygodną jazdę.

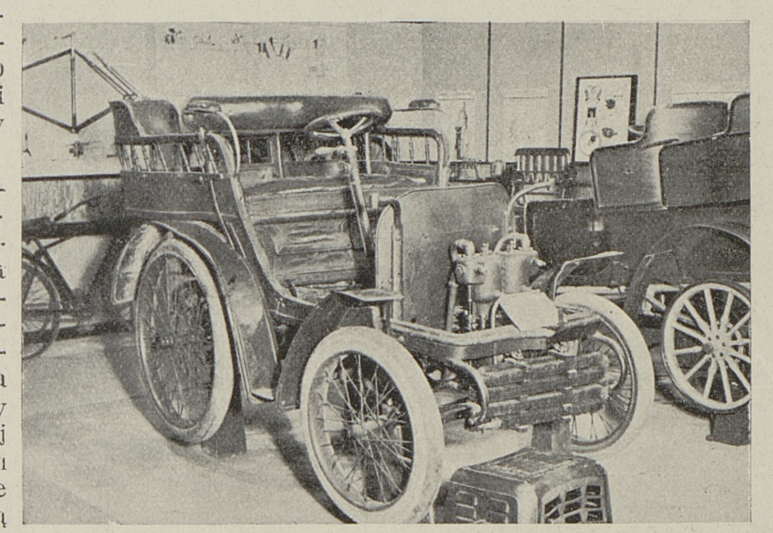
Najstaranniejsze konstrukcje w dziale maszyn średniej i dużej pojemności mają Gillet, Motobecane, Peugeot, Terrot, Gnome - Rhone itd., jednak należy zaznaczyć, że żadna z tych firm nie pokazała ani jednej zupełnie nowej konstrukcji.

Przedni most nowego, 4-cyl. (1,2 litr.) Amilkara


GALKAR KARPATY
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
Z-LUX
'KARPATY'
SPÓŁKA Z OGR. POR.
NADCIĄGA ZIMA, CZAS ZMIANY OLEJU...
PODCZAS KAPRYŚNYCH WAHAŃ TEMPERATURY NAJLEPSZĄ KONSERWACJĘ MASZYNY ZAPEWNIA
IDEALNY OLEJ ZIMOWY

Pojazdy mechaniczne w Muzeum Techniki i Przemysłu

Spotykając się w pracy zawodowej z przedstawicielami społeczeństw zachodnich, podziwiamy ich kulturę techniczną, będącą zupełnym przeciwstawieniem mało kulturalnego stosunku do techniki — tak częstego na naszym gruncie. Kultura techniczna, o której mowa, nie musi przejawiać się w formie erudycji—; wręcz przeciwnie, widać ją nawet wśród specjalistów, którzy poza swoim wąskim zakresem specjalności, mają znacznie mniejszy zasób wiadomości w sprawach ogólno-technicznych, niż to się spotyka wśród polskich fachowców. Źródłem tej kultury jest szacunek dla pracy umysłowej i fizycznej; z tego szacunku płynie stosunek do narzędzi pracy i wytworów pracy ludzkiej — stosunek nie tylko pełen życzliwości, — ale, — co ważniejsze, stosunek czynny, nacechowany ciągłą gotowością do osobistego udziału w pracy i ciągłą inicjatywą w tym kierunku.



Najstarszy model samochodu, jaki posiadamy w Polsce — z roku 1901-go dar p. Tranda ze Lwowa. F. N.

Gdy w Polsce wielki autorytet uczonego badacza lub wybitnego działacza praktycznego, stanowi w wielu środowiskach pochodną szacunku, jaki wzbudza wysoki szczebel w hierarchii społecznej — w środowiskach o wysokiej kulturze technicznej główną rolę odgrywa szacunek dla twórczości, którą reprezentuje dana wybitna jednostka. Szacunek ten rozciąga się na wszystkich, którzy pracują twórczo, a więc na pracę umysłową i na pracę fizyczną. Każde dzieło rąk ludzkich — i zarazem mózgów ludzkich — wzbudza szacunek przez włożoną w nie pracę. Jako obiekt szanowany — wzbudza ono zainteresowanie i jest pod staranną opieką.

Ten życzliwy stosunek do narzędzi pracy i wytworów pracy rozciąga się i na samochód — tak powstaje kultura motoryzacyjna, której niedostateczny rozwój u nas jest tak uciążliwy dla postępów motoryzacji. Kultura motoryzacyjna możliwa jest tylko tam, gdzie każdy chętnie uczestniczy w zabiegach przy samochodzie, interesuje się jego konstrukcją, dba o jego dobry stan, a czynności swoje spełnia w nastroju życzliwości dla maszyny, daleki od wszelkiej niechęci i złości z powodu ujawnionego uszkodzenia, zmuszającego do nadprogramowej pracy.

MUZEA TECHNIKI JAKO OŚRODKI KULTURY TECHNICZNEJ.

Opisany stosunek do samochodu nie zjawia się sam — brak jego nie może być przypisany czyjejkolwiek winie, jeśli mówić będziemy o przeszłości. Natomiast na przyszłość obowiązkiem naszym jest uczynić wysiłek, by kultura motoryzacyjna stała się u nas powszechna.

Osiągnąć poprawę w tym względzie możemy przez zżycie się z techniką, z mechanizmami — w miarę możności od wczesnego dzieciństwa. Jeśli zaś dzieciństwo minęło, to pamiętajmy, że na naukę nigdy nie jest za późno, a lepiej późno, niż nigdy. Zżycie się z silnikiem nastąpi nie przez bezmyślne patrzenie się na maszyny, a przez stopniowe zaznajamianie się najpierw z łatwiejszymi, potem z coraz trudniejszymi konstrukcjami, które trzeba wreszcie dokładnie zrozumieć.

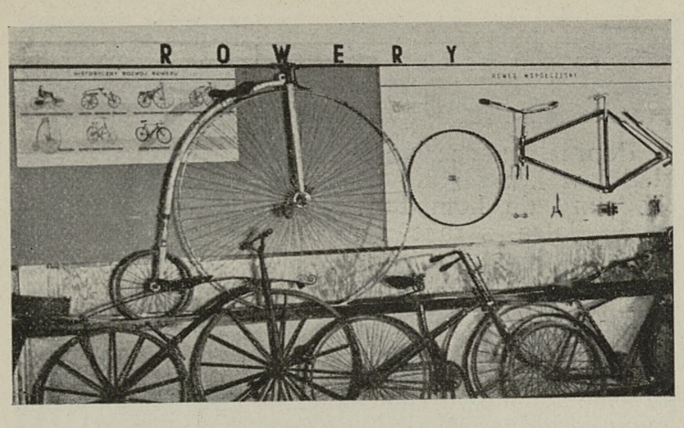
Nie wystarczy przy tym patrzeć tylko, albo wykonywać przepisane chwyty. Należy też własnymi rękami manipulować przy mechanizmach, nie wyręczając się żadnymi samoczynnie działającymi urządzeniami. Wówczas dopiero funkcjonowanie tych urządzeń stanie się dla nas nie tylko zrozumiałe, ale i oczywiste. Wówczas czynności nasze przy samochodzie stracą charakter jakichś „znaków umownych", a nabiorą bezpośredniego związku z tym, co się faktycznie wewnątrz samochodu dzieje Staną się przez to naturalniejsze i tym samym łatwiejsze.

Zżycie się z maszynami zjawia się w krajach o wysoko rozwiniętym przemyśle, jako naturalny skutek łatwego dostępu do różnych instalacyj i urządzeń maszynowych. Okazało się to jednak niewystarczające, a tymbardziej niewystarczające jest w Polsce, gdzie dostęp do warsztatu jest bardzo utrudniony ze względu na słaby rozwój przemysłu. Koniecznym stało się więc tworzenie specjalnych instytucyj umożliwiających każdemu dostęp do wytworów techniki i to taki dostęp, któryby umożliwiał dotknięcie, własnoręczne uruchomienie i zrozumienie działania każdego urządzenia.

Instytucjami takimi są muzea techniki, istniejące w szeregu krajów o wysokiej kulturze. Czasem mają one charakter specjalny, poświęcony zagadnieniu, np. komunikacji, technice sanitarnej lub tp. — coraz częściej natomiast widzimy muzea, ogarniające całość techniki. Jest to bardzo celowe, bo przy muzeach specjalnych spotykalibyśmy się bądź z niekompletnymi przedstawieniami danego zagadnienia, bądź też zachodziłaby konieczność powtarzania poszczególnych fragmentów, odnoszących się do kilku dziedzin techniki.

DZIAŁ POJAZDÓW MECHANICZNYCH W MUZEUM TECHNIKI I PRZEMYSŁU W WARSZAWIE.

Aby osiągnąć cel zamierzony w zakresie podniesienia kultury motoryzacyjnej, dział pojazdów mechanicznych w Muzeum powinien rozwijać się z jaknajgłębszym uwzględnieniem strony dydaktycznej i w ścisłym związku z innymi działami.



Fragment sali samochodowej — eksponaty rowerów

Zaspokojenie pod tym względem wszelkich wymagań jest o tyle trudne, że rozwój techniki samochodowej postępuje z wielką szybkością, tak że i konstrukcja, wczoraj jeszcze „nowoczesna", może już jutro stać się przestarzałą. Zestawienie więc z jednej strony rozwiązań historycznych, z drugiej — nowoczesnych, nie może rościć sobie pretensji do osiągniętego idealnie.

Wysuwają się coraz nowe zagadnienia, dzięki którym omawiany dział musi być stale w stadium twórczej reorganizacji.

Nie jest to nasz własny wynalazek — ten sam stan rzeczy widzimy w Deutsches Museum w Monachium, którego wspaniały rozwój oddaje rzetelną przysługę technice niemieckiej. Tam dział pojazdów mechanicznych jest napozór w zastoju — gdyż rozwój tego działu techniki okazał się zbyt szybki, by dał się on wtłoczyć w dotychczasowe ramy. Zaszła konieczność budowy nowego ogromnego pawilonu, w którym będzie przedstawiona cała teraźniejszość samochodu — w zestawieniu z przeszłością, którą reprezentować będzie obecny zespół eksponatów.

Fragment sali samochodowej — eksponaty motocykli

ROWER — MOTOCYKL.

Nie przesądzając tymczasem przyszłego pełnego rozwoju Działu Pojazdów Mechanicznych w ramach naszego Muzeum Techniki i Przemysłu, omówimy pokrótce stan obecny tego Działu. Na wstępie spotykamy „ubogich krewnych" samochodu: rowery i motocykle.

Poczynając od drewnianego roweru z pedałami na przednim kole i ogromnego bicyklu, wprawiającego w podziw dla talentów ekwilibrystycznych jeźdźca — przechodzimy do rowerów późniejszych, posiadających już napęd łańcuchowy. Cały ten zespół rowerów stanowi depozyt Warszawskiego Tow. Cyklistów.

Rower nowoczesny, jako ogólnie znany, przedstawiony jest w stanie rozmontowanym, z poszczególnymi elementami w przekroju.

Obok rowerów umieszczony jest inny pojazd bezsilnikowy — wózek z „żywymi kołami", wynalazku J. Hoene-Wrońskiego.

Motocykle reprezentowane są przez 1 sztukę z napędem pasowym (1-cylindrowy) oraz 2 silniki (jeden z nich w przekroju). Nadto — 1 odlew cylindra i 2 tablice, przedstawiające motocykle z 19-go stulecia oraz przekrój silnika motocyklowego 2-cylindrowego M111.

Tutaj otwiera się szerokie pole dla naszych zrzeszeń motocyklowych, by wystąpiły z inicjatywą i pomogły rozbudować tę grupę. Wielu członków klubów posiada przecież motocykle — w stanie kompletnym, lecz zbyt stare, by nadawały się do eksploatacji. Odpowiedni apel nie pozostałby więc bez echa i niewątpliwie tą drogą Muzeum mogłoby uzyskać kilka maszyn o różnych cechach konstrukcyjnych, jak również poszczególne zespoły.

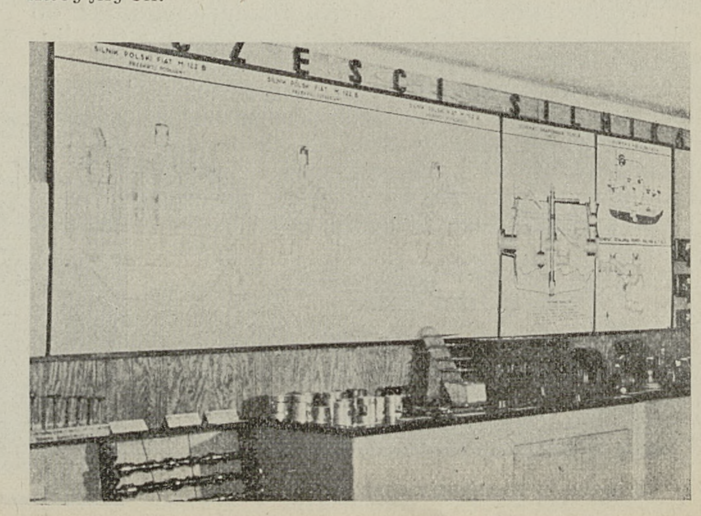
Możnaby w ten sposób dojść do utworzenia poważniejszej „grupy motocyklowej" wewnątrz działu pojazdów mechanicznych, zamiast obecnego zamarkowania tylko tego zagadnienia.

SAMOCHÓD I JEGO ELEMENTY

Przechodząc z kolei do samochodu i jego części, zaczynamy od tablicy z historją samochodu. Następnie oglądamy po kolei części silnika. Grupa elektrotechniki uwzględnia przede wszystkim zagadnienie zapłonu — świece iskrowe, magneta, przyrządy zapłonowe. Piękny model pokazuje kolejność poszczególnych suwów w cylindrze oraz chwilę zapłonu, z uwzględnieniem możliwości jego przyśpieszenia i opóźnienia. Inny model pokazuje kolejność zapłonu w silniku 6-cylindrowym. Zagadnienie rozwoju oświetlenia samochodowego pokazane jest przez zestawienie 3-ch latarń: naftowej, karbidowej i elektrycznej — jako trzech okresów rozwoju. Szereg dalszych eksponatów, rozruszniki, prądnice, akumulator, sygnały elektryczne, wycieraczki itp. uzupełniają grupę elektrotechniki.

Następna grupa — to gaźniki różnych systemów oraz oszczędzacze, pracujące przez wpuszczanie dodatkowego powietrza.

Przechodzimy następnie do zasadniczych części silnika, z których zawór, wał rozrządowy i tłok przedstawione są w szeregu kolejnych faz fabrykacyjnych.

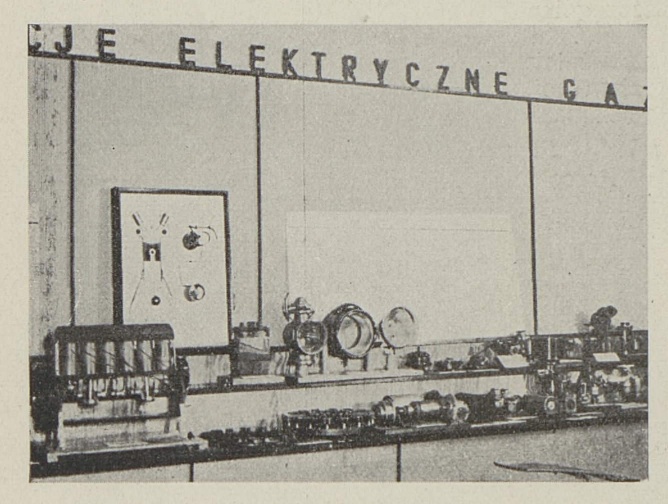


Stoisko z częściami silnika w sali samochodowej

Poza tym kilka części przedstawionych jest w różnych odmianach (tłok, wał korbowy), względnie w jednej odmianie typowej (blok cylindrowy, głowica, popychacz, koło rozpędowe itp.).

Obszernie uwzględnione są urządzenia pomocnicze do paliwa, smaru, wody i powietrza, obejmujące tłoczenie, filtrowanie, chłodzenie.

Urządzenia te nie zostały przyłączone do grupy „akcesoriów", jak się to często zdarza, ze szkodą dla należytej proporcji pomiędzy znaczeniem poszczególnych organów. Natomiast zostały uwzględnione jako części silnika.



Fragment sali samochodowej — instalacje elektryczne i gaźniki

GRUPA SILNIKÓW

Bardzo ważną grupę stanowią silniki w naturze, podane w przekroju dla uwydatnienia wewnętrznych organów. Najdawniejszy z nich posiada 4 cylindry lane każdy oddzielnie, zawory rozłożone dwustronnie (komora sprężania w kształcie T) i zapłon odrywkowy. Prąd niskiego napięcia pochodzi z baterii galwanicznej. Tylko bardzo starzy samochodowcy pamiętają jeszcze takie silniki w eksploatacji.

Drugim „gwoździem" jest silnik suwakowy (bezzaworowy). Obracając korbą, możemy zgłębić całą łamigłówkę ruchu suwaków w zależności od ruchu tłoka. Nieco archaiczny wygląd tego silnika (2 bloki po 2 cylindry) s tanowi okoliczność uboczną — dowód rozwijania się obu koncepcyj— zaworowej i suwakowej — równolegle.

W dalszym ciągu widzimy należącego już do historii Forda model T oraz nowoczesny 6-cylindrowy Citroen.

Grupa ta została ostatnio uzupełniona przez dwa silniki Saurer - Diesel w przekroju: dawny typ (z zasobnikiem powietrza) i nowy typ (z bezpośrednim wtryskiem), podarowane przez Państw. Zakłady Inżynierii.

PODWOZIA

Mechanizmy podwozia są reprezentowane przez skrzynkę przekładniową, w której można przesuwać wodziki palcami i w ten sam sposób zczepiać i rozczepiać koła zębate. Kręcąc korbą, można odrazu sprawdzić sposób przeniesienia ruchu przy danym zazębieniu.

Poprzez poszczególne części skrzynki przekładniowej, przegubów i części tylnego mostu dochodzimy do kompletnego tylnego mostu samochodu Tatra, z rozciętym resorem, tak że można ręcznie odtworzyć ruch jednej połówki tylnego mostu w stosunku do drugiej.

Z zakresu ogumienia mamy tablicę fabrykacji gum samochodowych, oponę ze skóry łosiowej (!) i odcinek masywu .Uzupełnione to jest przez pompy samochodowe mechaniczne do pompowania pneumatyków.

NADWOZIA

Nowoczesne kształty nadwozia są uwydatnione przez porównanie modelu samochodu o nadwoziu starym „klasycznym" i takiegoż samochodu o nadwoziu opływowym.

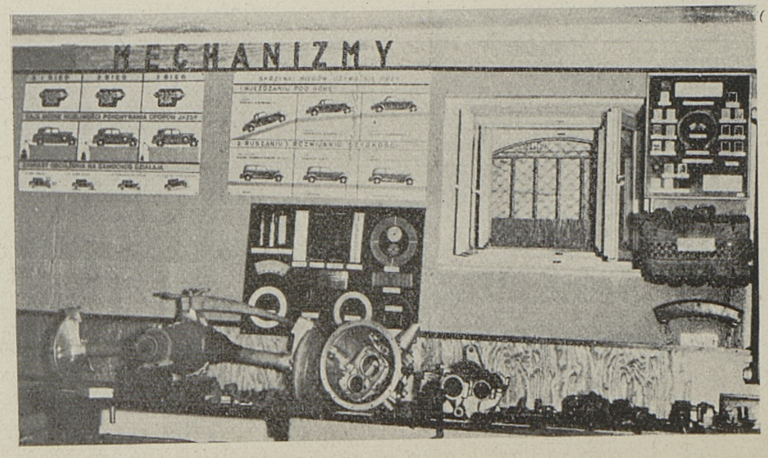
Model tunelu aerodynamicznego i tablica objaśniająca uzupełniają całość.

Model samochodu „Niebieski Ptak" Cambella wykonany z wielkim smakiem i tablica rekordów szybkości na samochodzie stanowią ilustrację wielkich możliwości, jakie otwierają się przed samochodem.

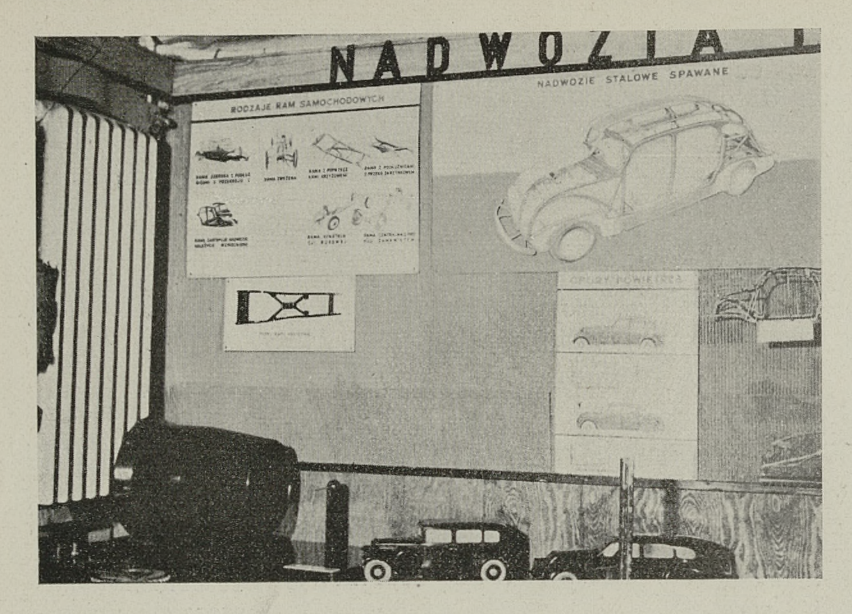
Wreszcie wspomnieć należy o bardzo ciekawym małym modelu samochodu „Iradam" z r. 1928, zawierającym najbardziej nowoczesne elementy konstrukcyjne: silnik z pompą wtryskową i zapłonem elektrycznym, umieszczony w sąsiedztwie tylnego mostu, skrzynkę przekładniową hydrauliczną i t. p. Jest to dzieło polskiego konstruktora.

4-y ORYGINALNE MODELE SAMOCHODÓW

Środek sali zajmują cztery samochody w oryginale: 1) FN z r. 1901 — silnik 2-cylindrowy poprzeczny, przekładnia pasowa 2-biegowa, napęd łańcuchami — po jednym na każde tylne koło, chłodnica żebrowa wężowa, 4 miejsca siedzące. 2) Cotereau-Dion z r. 1905 — silnik 1-cylindrowy, skrzynka przekładniowa grzebieniowa z biegiem wstecznym, oś tylna z dyferencjałem, napędzana pojedyńczym łańcuchem, chłodnica żebrowa wężowa, nadwozie o 4 miejscach siedzących. 3) Buick-podwozie, silnik 6-cylindrowy 80-konny w przekroju i w ruchu: zamiast rozrusznika — silnik elektryczny przystosowany do dłuższej pra-



Stoisko z mechanizmami podwozia



Fragment sali samochodowej z eksponatami i rysunkami nadwozi

cy, zasilany z akumulatora. Żarówki oświetlają wnętrze poszczególnych mechanizmów. 4) Polski Fiat 508 — podwozie w przekroju.

Wszystkie powyższe eksponaty stanowią dary instytucyj lub osób, którym rozwój kultury motoryzacyjnej leży na sercu. Ofiarodawcami są: Katedra Budowy Samochodów Politechniki Warszawskiej w osobie Prof. K. Taylora, stojącego na czele Sekcji Samochodowej Muzeum (podwozie Buick); Państwowe Zakłady Inżynierii (podwozie Polski Fiat 508, silniki Saurer-Diesel, szereg części samochodów); Prezes Honorowy Automobilklubu Polski — inż. Raczyński (samochód Cotereau-Dion); P. Tranda ze Lwowa (samochód FN); Centrum Wyszkolenia Broni Pancernych (3 silniki, szereg gaźników, tablic itp.); p. inż. Glück z Krakowa (model samochodu Iradam — własnej konstrukcji); Firma Citroen (silnik samochodowy, model zawieszenia wahliwego); Firma Tatra (tylny most); Instytut Aerodynamiczny (model tunelu i samochodów); P. W. Konarski (model samochodu „Niebieski Ptak"); P. mjr. Karpowski, Ministerstwo Komunikacji, Firma Stomil, Firma Elis i szereg innych ofiarodawców, którzy przysłali Muzeum szereg różnych mniejszych eksponatów.

TABLICE PLASTYCZNE

Obok eksponatów, uzyskanych drogą darowizny, poważną rolę odgrywają tablice plastyczne, wykonane w pracowni Muzeum. Wśród nich wyróżnia się przejrzystością i poglądowym ujęciem tablica przedstawiająca znaczenie i działanie skrzynki przekładniowej.

Należy też podkreślić zasługi b. asystenta Muzeum technologa dypl. A. Cichego, który włożył bardzo dużo inicjatywy w organizację działu samochodowego w pierwszym okresie jego rozwoju.

Ażeby wszystkie eksponaty i tablice mogły spełnić swoje zadanie i dały maximum korzyści zwiedzającemu, Dyrekcja Muzeum przywiązuje wielką wagę do strony ogólno-wizualnej. Tego rodzaju podejście do zwiedzającego, podejście znakomicie ułatwiające widzowi obserwację i naukę jest cechą specjalnie charakterystyczną dla organizatorów naszego Muzeum. Nie zawsze spotykamy się z tego rodzaju podejściem na terenie Muzeów zagranicznych.

Nasz dział samochodowy, jak i całe Muzeum, narazie nie zajmuje jeszcze całych dziesiątków tysięcy m^2, jak np. Muzeum Monachijskie, Londyńskie itp. Jednak już w obecnym stadium rozwoju ma ono swój specyficzny wyraz: Dyrekcja jego dąży bowiem do stworzenia Muzeum o charakterze syntetycznym. Myśl ta jest szerzej rozwinięta w szeregu wydawnictw opracowanych przez Dyrekcję.

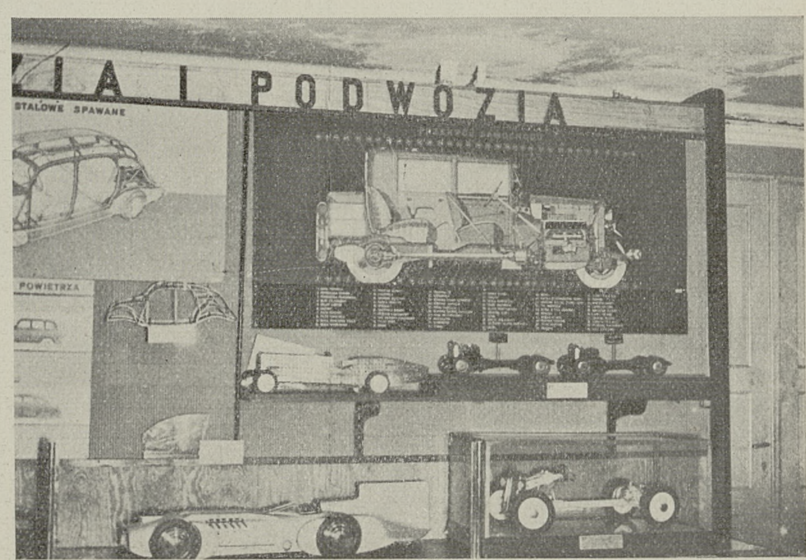
Zarazem położony jest duży nacisk na wynalazki i samodzielne poczynania polskich konstruktorów, w myśl ogólnej zasady uwzględniania w każdym dziale dorobku świata technicznego i przemysłowego Polski na tle ogólnego rozwoju cywilizacji światowej.

Należy wreszcie zaznaczyć, że dział samochodów ciężarowych i autobusów nie jest jeszcze zgrupowany w Muzeum. Dział ten znajdzie się tutaj z chwilą, gdy z Muzeum złączy się Muzeum Tramwajów i Autobusów m. st. Warszawy, co nastąpi po wybudowaniu specjalnego gmachu.

DZIAŁY POKREWNE W MUZEUM

Zasada działania silników wysokoprężnych przedstawiona jest w Dziale Energetycznym Muzeum — w postaci tablicy-modelu, na której jest uwidocznione działanie pompki wtryskowej z jej regulacją i wygląd wtrysku. Tamże widzimy model silnika 8-cylindrowego, na którym przez obracanie korby uzyskuje się kolejność zapłonów.

Podobny model, dla silnika 12-cylindrowego, znajduje się w Dziale Lotniczym, — a wraz z nim — szereg modeli silników i ich części oraz potraktowane obszerniej zagadnienie aerodynamiki.



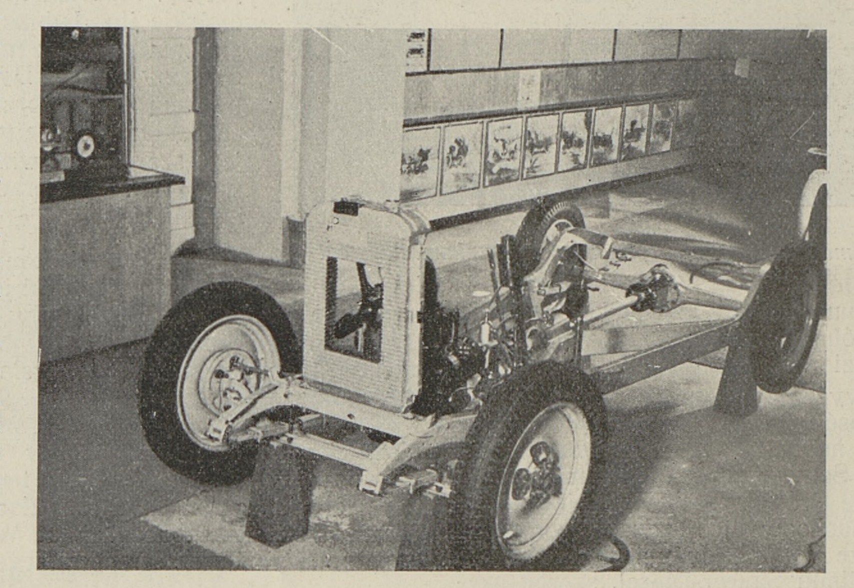
Fragment sali samochodowej z eksponatami i rysunkami podwozi

Zagadnienie surowców potrzebnych do budowy samochodu oraz ich obróbki ma swój odpowiednik w Dziale Górniczo-Hutniczym i Obróbkowym. Kolejno widzimy tu wszystkie zagadnienia wyrobu stali, odlewnictwo stali i żeliwa, obróbkę cieplną i spawalnictwo. Zagadnienia te są naświetlane szeregiem przykładów, wśród których często spotyka się przykłady wyrobu części samochodowych.

To samo można powiedzieć o obróbce plastycznej, w której przedstawione jest odkuwanie wału korbowego oraz o metalografii, gdzie obserwować możemy makrografię tego wału.

Obróbka przez skrawanie i miernictwo warsztatowe mają równie ścisły związek z działem samochodowym.

Wreszcie przechodząc do metali kolorowych, zwłaszcza miedzi i jej stopów oraz aluminium (to ostatnie, ze względu na brak miejsca w dziale hutniczym — musiało być umieszczone w ramach przemysłu chemicznego) zamykamy omówienie surowców.



Podwozie sam. Polski Fiat „508" — dar Państwowych Zakl. Inżynierii.

DZIAŁ PALIWA

Zagadnienie paliw znajduje się w Dziale przemysłu chemicznego. Obejmuje ono produkcję ropy oraz jej przeróbkę, z podkreśleniem roli Łukasiewicza, jako twórcy przemysłu naftowego.

Oprócz benzyny widzimy również i mieszanki benzynowo-alkoholowe oraz model instalacji krakingowej.

W dziale budownictwa nie doszliśmy jeszcze do wystawienia modeli garażów.

Również całe budownictwo drogowe znajduje się poza Muzeum, gdyż zostało umieszczone w ramach Muzeum Komunikacji. Dopiero w przyszłości, gdy zmienią się warunki lokalowe, nastąpi złączenie obu Muzeów i będzie możliwe nawiązanie łączności pomiędzy pojazdem mechanicznym a drogą.

WYKORZYSTANIE DZIAŁU POJAZDÓW MECHANICZNYCH MUZEUM

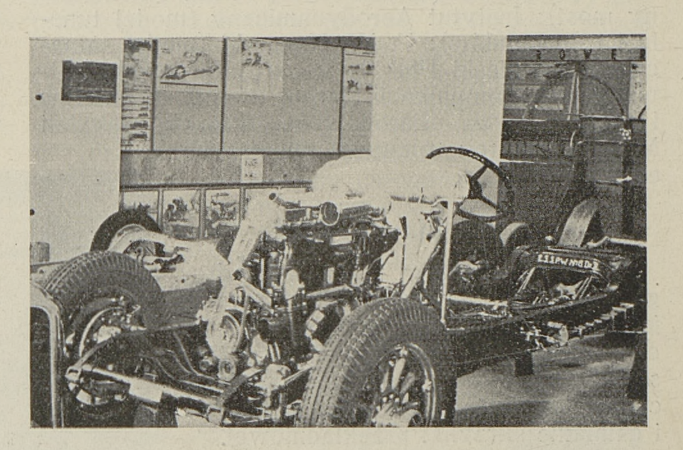
Zwiedzających Dział Pojazdów Mechanicznych można podzielić na dwie grupy: takich co chcą obejrzeć i takich co chcą się nauczyć. Pierwsza z tych grup obejmuje całą skalę wieku, od uczniów szkół ogólno-kształcących i zawodowych nie samochodowych, wyrabiających się na adeptów motoryzacji aż do ludzi dojrzałych, którzy tą drogą uzupełniają swoje pojęcia o samochodzie.

Również do tych, co chcą obejrzeć zaliczyć należy starych samochodowców, którzy (niestety zbyt rzadko) przychodzą ocenić nasze wysiłki i odświeżyć się duchowo w atmosferze pro-motoryzacyjnej.

Druga grupa obejmuje tych, którzy chcą nauczyć się zasad budowy i działania samochodu: są to słuchacze Politechniki lub szkół technicznych, uczniowie różnych kursów zawodowych dokształcających, wreszcie uczniowie szkół kierowców samochodowych. Ta kategoria odwiedzających przychodzi większymi grupami, w towarzystwie własnych instruktorów, i całymi godzinami odbywa formalne „lekcje", obznajmiając się kolejno z poszczególnymi zespołami i poszczególnymi zagadnieniami z zakresu motoryzacji.

Przepracowanie całego materiału zajmuje w samej sali samochodowej conajmniej kilka lekcyj nie licząc zagadnień przedstawionych w działach pokrewnych, a dotyczących samochodu.

Szczególne znaczenie ma w ramach tej grupy kategoria uczniów szkół kierowców samochodowych. Są oni najliczniejsi i z nich rekrutuje się szeroki ogół zwolenników samochodu. Toteż wciągnięcie ich orbitę oddziaływania jest stałą troską Dyrekcji Muzeum, która pragnie uczynić z tego działu ważny ośrodek dążący do postępu na drodze do kultury motoryzacyjnej naszego społeczeństwa.



Oryginalne podwozie Buicka — dar Politechniki Warszawskiej.

Inż. Kazimierz Groniowski
st. asystent Muzeum Techniki i Przemysłu.

Defekty w drodze

TO NAJWIĘKSZE UTRAPIENIE AUTOMOBILISTÓW

Jedynie wysokowartościowy olej: Gargoyle Mobiloil gwarantuje sprawne działanie silnika oraz przyjemną jazdę bez przeszkód.



Trzeba rozwinąć twórcze współzawodnictwo przy budowie dróg

Gęstość sieci dróg z twardą nawierzchnią jest w Polsce niewystarczająca. Wynosi ona dla całego państwa przeciętnie zaledwie 0,15 km na km². Prócz 60.000 km dróg z nawierzchnią twardą, których stan jest często niezadawalający, posiadamy około 280.000 km dróg gruntowych, w tym około 17.000 km dróg wojewódzkich i powiatowych, oraz około 260.000 km dróg gminnych.

ZŁY STAN DRÓG HAMUJE ROZWÓJ GOSPODARCZY I KULTURALNY WSI.

Drogi gruntowe znajdują się po większej części w stanie złym.

Komunikacja po drogach gruntowych wiosną i jesienią staje się najczęściej niemożliwą. Ulice prawie wszystkich naszych wsi i miasteczek, nie będąc utrwalone, są siedliskami kurzu i błota.

Zły stan dróg i ulic utrudnia przewóz produktów rolnych i towarów i tamuje rozwój całych połaci kraju tak pod względem gospodarczym jak i kulturalnym.

Doprowadzenie dróg i ulic do stanu zadawalającego wymaga znacznych środków pieniężnych.

Samorządy powiatowe większą część wpływów z opłat i dopłat drogowych zużywają na utrzymanie dróg z nawierzchnią twardą i tylko niewielkie sumy mogą przeznaczać na budowę nowych dróg.

SAMORZĄDY GMINNE NIE MAJĄ PIENIĘDZY NA BUDOWĘ DRÓG.

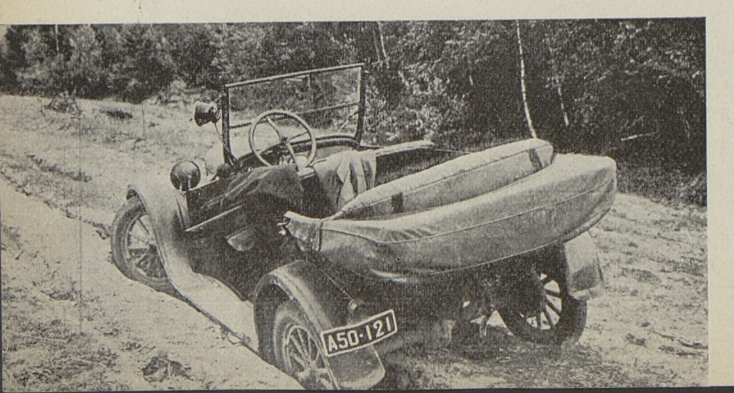
Samorządy gminne, które zarządzają przeważającą ilością dróg gruntowych, wobec szczupłych źródeł dochodu i nader różnorodnych zadań, tylko w wyjątkowych przypadkach mogą w swych budżetach przeznaczać pewne kwoty pieniężne na budowę i utrzymanie dróg gruntowych. Jedynym zatym środkiem, jakim rozporządzają gminy do zaspokojenia swych potrzeb drogowych, są świadczenia w naturze, których stosowanie zostało uregulowane ustawą z dnia 26. III. 1935 r. „o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne“ (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 204), oraz rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24. VI. 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 377).

Dlatego też właściwe wyzyskanie świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg posiada szczególnie ważne znaczenie, jako źródło, mogące dostarczyć środków do przyspieszenia budowy dróg samorządowych z nawierzchnią twardą oraz do ulepszania dróg gruntowych.

WYZYSKANIE ŚWIADCZEŃ W NATURZE JEST NAOGÓŁ NIEZADAWALAJĄCE.

Dotychczasowe wyniki pracy samorządów w tej dziedzinie tylko w niektórych województwach były zadawalające. W większości powiatów zagadnienie należytego wyzyskania świadczeń w naturze nie jest w sposób właściwy doceniane. W niektórych zaś okręgach jest ono całkowicie zaniedbane.

Dowodem tego, jak różne są wyniki stosowania świadczeń drogowych w naturze, może być fakt, że w powiatach znajdujących się w jednakowych warunkach budowano rocznie tym systemem przy dobrej organizacji do 15 km, a przy złej organizacji około 1 km dróg z nawierzchnią twardą.



JAKIE ISTNIEJĄ BRAKI?

Jako poważniejsze braki w dziedzinie stosowania świadczeń w naturze do celów drogowych wymienić należy przede wszystkim, niżej podane zjawiska:

1) Obciążenie ludności świadczeniami w różnych województwach, a nawet w sąsiednich powiatach, jest bardzo nierównomierne,

2) w wielu przypadkach obciążenie świadczeniami w naturze jest bardzo niskie i nie odpowiada nawet w minimalnym stopniu potrzebom gospodarki drogowej, zachodzącym w różnych miejscowościach.

3) Naogół wydajność świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg jest mała. Przyczyny tego należy szukać w wadliwej organizacji robót, a zwłaszcza w wykonywaniu robót na dniówkę bez stosowania akordu.

4) Nieraz roboty są prowadzone bez należytego dozoru technicznego. Roboty wykonywane nie fachowo, ulegają w krótkim czasie zupełnemu zniszczeniu, powodując rozgoryczenie i niechęć do świadczeń w naturze wśród zainteresowanych mieszkańców gmin.

5) Bywają duże wady w samym wymiarze świadczeń. Często zdarza się, że wymiar świadczeń dokonywany jest bez zachowania obowiązujących przepisów. Często pozostająca po zakończeniu okresu robót pewna ilość nieodrobionych świadczeń nie jest przez gminy ściągana, co powoduje słuszne niezadowolenie wśród płatników, lojalnie wywiązujących się z wymierzonych na nich świadczeń.

6) Często również daje się zauważyć w zarządach gmin brak zainteresowania się ważnością sprawy drogowej w obrębie gminy, pomimo że wartość wymierzonych świadczeń w naturze nieraz przewyższa ogólny budżet gminy.

JAK POSTĘPOWAĆ, ABY BYŁO LEPIEJ?

W celu właściwego uregulowania na przyszłość sprawy świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg, należy koniecznie trzymać się następujących zasad:

1) wykonywać roboty drogowe według opracowanego z góry programu, który powinien uwzględniać przede wszystkim budowę dróg mających największe znaczenie dla gmin;

2) należycie zorganizować nadzór techniczny. W tym celu konieczne jest: umówienie w każdym wydziale powiatowym (powiatowym zarządzie drogowym) przynajmniej jednego technika do dróg gminnych oraz zatrudnianie przez gminy sezonowych dozorców, odpowiednio przeszkolonych przez powiatowy zarząd drogowy.

Pożądaną jest również rzeczą, aby każda gmina miała osobnego stałego nadzorcę drogowego, któryby mógł w czasie mniejszego natężenia robót drogowych wykonywać także inne czynności w gminie.

Personel do prowadzenia robót, wykonywanych przy pomocy świadczeń w naturze, należy dobierać starannie, ze szczególnym uwzględnieniem dobrego przygotowania fachowego, zamiłowania do pracy w polu, daru inicjatywy w działaniu i uspołecznienia. Tego rodzaju organizacja nadzoru technicznego jest już wprowadzona w niektórych powiatach i daje dodatnie wyniki.

3) Wykonywać w miarę możności wszystkie roboty na akord.

4) Wprowadzić do budżetów powiatowych związków samorządowych pewne kwoty na zapomogi dla gmin na robociznę fachową lub na materiały. Ułatwi to racjonalne zużycie świadczeń w naturze.

Tego rodzaju wspomaganie robót gminnych przez samorządy powiatowe jest z tego względu uzasadnione, że w myśl art. 13 ustawy z dnia 26. III. 1935 r. świadczenia w naturze mogą być użyte do budowy i utrzymania dróg wojewódzkich i powiatowych, co umożliwia zmniejszenie wydatków pieniężnych samorządów powiatowych na te drogi.

Takich „dróg“ mamy niestety jeszcze bardzo dużo.

5) Należy zwrócić uwagę na możliwość wyzyskania przez gromady świadczeń w naturze do celów budowy i naprawy dróg, położonych na terytorium gromady (art. 17 i 23 Ustawy z dnia 23. III. 1933 r. o częściowej zmianie ustroju samorządu terytorialnego (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 294)).

6) Gminy powinny, o ile tylko można, używać do budowy i utrzymania dróg materiałów miejscowych, zwłaszcza kamienia i żwirów.

7) Zaleca się wyróżniać kierowników powiatowych zarządów drogowych, techników dróg gminnych, wójtów i sekretarzy gminnych oraz członków rad gminnych — za gorliwe zajmowanie się należytym organizowaniem robót drogowych na terytorium gminy.

Jednocześnie byłoby wskazanym, by inspektorzy wydziałów komunikacyjno-budowlanych urzędów wojewódzkich podczas dokonywania lustracyj powiatów badali szczegółowo sposób, w jaki jest w danym powiecie traktowana sprawa budowy i utrzymania dróg przy korzystaniu ze świadczeń w naturze.

ZARZĄDZENIA MIN. KOMUNIKACJI.

W związku z powyższym Minister Komunikacji wydał polecenie poszczególnym województwom wydania stosownych zarządzeń przewodniczącym wydziałów powiatowych i kierownikom powiatowych zarządów drogowych oraz zwrócenia specjalnej uwagi na konieczność jak najusilniejszego zajęcia się poruszonymi tutaj sprawami i dołożenia wszelkich starań, aby na przyszłość związki samorządowe mogły osiągnąć większe, niż dotychczas wyniki, dzięki korzystaniu ze świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg.

Aby sprawę przyspieszyć Min. Komunikacji zaznacza, że podczas inspekcji wydziałów komunikacyjno - budowlanych urzędów wojewódzkich, wykonywanych przez inspektorów Min. Komunikacji, szczególna uwaga będzie zwracana na należyte organizowanie na terytorium województwa robót drogowych przy pomocy świadczeń w naturze.

W przyszłości udzielanie powiatowym związkom samorządowym i samorządom gminnym subsydiów państwowych na nakłady na drogach samorządowych, jak również przychylne opiniowanie wniosków o udzielanie pożyczek i subsydiów z Funduszu Pracy, Ministerstwo Komunikacji będzie uzależniało przede wszystkim od tego, czy świadczenia w naturze do budowy i utrzymania dróg na terytorium danego związku samorządowego są w stopniu należytym wyzyskane i zorganizowane.

TRZEBA ROZWINĄĆ TWÓRCZE WSPÓŁZAWODNICTWO PRZY BUDOWIE DRÓG.

Stale wzrastające znaczenie dróg w życiu gospodarczym Państwa i w obronności kraju jest faktem oczywistym. Przyspieszenie jednak rozwiązania zagadnienia drogowego w Polsce, a zwłaszcza przyspieszenie budowy dróg gminnych i ulepszenia dróg gruntowych, będzie możliwe jedynie pod warunkiem należytego zorganizowania i wyzyskania świadczeń drogowych w naturze. Na tym tle powinno się rozwinąć w terenie twórcze współzawodnictwo pomiędzy województwami, powiatami i gminami. Do tego współzawodnictwa należy pociągnąć szerokie warstwy naszego społeczeństwa.

Ministerstwo Komunikacji opracowuje zasady, na których będzie oparta, na razie w szczupłych rozmiarach, pomoc finansowa tym związkom samorządowym, które okażą dobre wyniki w zakresie stosowania świadczeń w naturze do budowy dróg.

GRYPA JAKO WRÓG ŻYCIA GOSPODARCZEGO

Przy badaniu epidemii i chorób zakaźnych należy uwzględnić, jako bardzo ważny czynnik, ich oddziaływanie w dziedzinie gospodarczej. Jakie perturbacje wywoływane były w dawnych czasach przez zarazy w gospodarce i rozwoju jakiegoś narodu, o tym dowiadujemy się z przejmujących grozą opisów o szerzeniu się dżumy i cholery w średniowieczu: wymierały wówczas całe miasta, zamieniając się w pustynię. Nawet i dziś jeszcze słyszymy o krajach mniej cywilizowanych, szczególnie w Azji, że panoszą się tam epidemie i że hamują one handel i ruch ludności, choć nie może być tam mowy o takiej współzależności życia gospodarczego od nich, jak w Europie.

Europa posiada swoją „nowoczesną zarazę": grypę, która spowodować może w kraju nawiedzonym nią najcięższe szkody gospodarcze. Jeżeli słyszymy naprzykład, że w Niemczech w jednym roku ponad 5 milionów dni roboczych straconych zostało z powodu grypy, wskazuje to już na olbrzymie straty na sile i czasie, które naturalnie odbiją się szkodliwie na produkcji, a więc i na majątku narodowym.

Uświadamianie szerokich mas o sposobach zwalczania tej plagi i o środkach zapobiegawczych staje się więc z punktu widzenia gospodarczego i narodowego niezmiernie ważne. Każdy powinien spełnić w obliczu niebezpieczeństwa swój obowiązek i zabezpieczyć się jak najwcześniej przed chorobą.

Takim, zbyt mało, niestety, znanym środkiem zapobiegawczym, jest chinina, która, brana regularnie w małych dawkach, stanowi znakomite prophylacticum.

Ostatnio prowadzone za granicą badania nad stosowaniem tego naturalnego środka leczniczego podczas epidemii w koszarach, szkołach, szpitalach itd., wykazały bezwzględnie jego skuteczność w tej mierze.

Dr. E. L.

DZIAŁ TECHNICZNY

Inż. A. Minchejmer — Koło Inż. Sam. S. I. M. P.

Wytyczne konstrukcji i zasady działania zawieszenia i resorów

(Dokończenie)

Czynniki doboru należycie działającego resorowania.

Poważne wytwórnie, doceniając znaczenie dobrego resorowania swych wozów, nie szczędzą środków na próby i doświadczenia w rodzaju poprzednio opisanych, kojarząc następnie swe dotychczasowe doświadczenie z nowymi wynikami, przyczyniającymi się do dalszego postępu konstrukcyjnego. Sprawa jednak dobrego rozwiązania resorowania nadal pozostaje trudną i wymaga indywidualnego rozwiązania dla każdego wozu.

Przyczynia się do tego to, że konstruktor jest przede wszystkim skrępowany pewnymi ogólnymi założeniami konstrukcyjnymi, wynikającymi na przykład chociażby z założonej ceny lub klasy wozu, z przystosowania wytwórni do produkcji pewnego typu zawieszenia, i które nie pozwalają na zastosowanie możliwie najlepszego wogóle rozwiązania, zmuszając do szukania najlepszego rozwiązania możliwego w danych warunkach.

Drugim poważnym szkopułem jest to, że samo zagadnienie resorowania i zawieszenia składa się z wielu odrębnych czynników, które ze swej strony, powiązane są z innymi zagadnieniami ruchu samochodu jak kierowanie, stateczność wozu itp., przy czym poszczególne te czynniki stoją ze sobą w sprzeczności i dążenie do najlepszego rozwiązania jednego z nich pociąga pogorszenie drugiego. Mówiliśmy np. już poprzednio, że ze względu na jazdę po nierównościach drogi pożądane są resory jak najmiększe, ze względu jednak na stateczność podczas jazdy na zakręcie pożądane są resory jak najtwardsze.

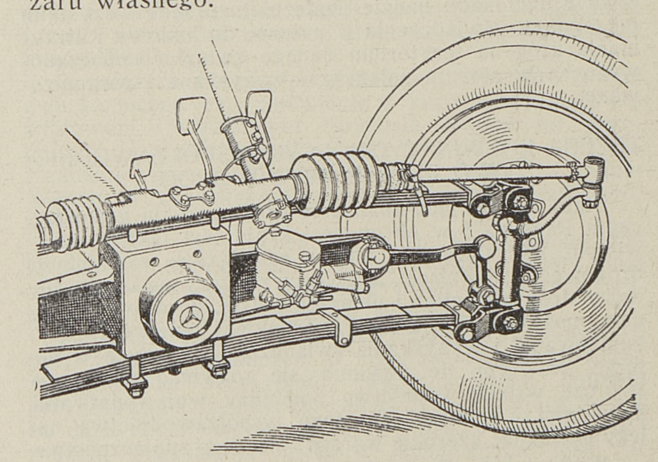
Z zagadnieniem resorowania, jak już zapoznaliśmy się, wiąże się ściśle sprawa rozkładu ciężaru samochodu, konstruktor więc musi skojarzyć rozkład miejsc pasażerskich i rozmieszczenie mechanizmów, tak żeby to zadość uczyniło zarówno wymaganiom resorowania, wymaganiom wygody jadących jak i racjonalności technicznej budowy i umieszczenia silnika i elementów przeniesienia napędów. Nowoczesne samochody charakteryzują się umieszczaniem siedzeń możliwie w środku wozu w obrębie osi, silnik zaś jest wysuwany znacznie do przodu, lub właśnie przeciwnie umieszczany z tyłu.

Trzecim wreszcie poważnym utrudnieniem jest to, że resorowanie musi okazać się dobrym przy dosyć rozległym zakresie warunków, wobec tego, że samochód może jeździć z bardzo różnorodnym obciążeniem. Inaczej będzie zachowywać się wóz, w którym siedzi sam kierowca, zbiornik benzynowy jest prawie pusty, w kufrze nic nie ma, a koła zapasowe pozostały w garażu, inaczej zaś gdy się z całą rodziną wyjeżdża „na wakacje", kiedy to się jeszcze zabiera dzieci na kolana, nalewa pełny zbiornik paliwa, zabiera wszystkie możliwe koła zapasowe, a kufer ma się wypchany walizeczkami i paczkami.

Ponieważ częstotliwość drgań sprężystych resorowania jest bezpośrednio zależna, jak już stwierdziliśmy poprzednio, od wielkości ugięcia resorów, resorowanie wozu niedociążonego będzie się wydawało bardziej „twardym", w przeciążonym zaś wozie bardziej „miękkim", wobec tego jednak, że różnica obciążenia wozu odbija się przede wszystkim na resorach tylnych, w miarę wzrostu obciążenia zmienia się nie tylko rozkład mas wozu, ale i stosunek twardości przednich i tylnych resorów, co ma decydujący wpływ na drgania wahadłowe.

Jeżeli na przykład wóz przy pełnym obciążeniu posiada tylne resory tylko nieco miększe od przednich, a zatem ma środek „kiwania się" prawie w środku ciężkości wozu, środek „galopowania" wysunięty znacznie do przodu, a środek uderzenia w odniesieniu do przednich kół (przy dużym momencie bezwładności) poza tylną osią, czyli że nie wykazuje prawie wcale skłonności do kiwania się, to przy niedociążeniu resory tylne mogą się okazać twardsze od przednich, co przesunie środek „kiwania się" nieco do przodu, środek „galopowania" znajdzie się z tyłu wozu, a środek uderzenia znajdzie przed tylną osią, czyli że wóz zacznie wykazywać wybitną skłonność do kiwania się i to z dosyć dużą częstotliwością, wobec mniejszego teraz momentu bezwładności.

Szczególnie dotkliwy jest wpływ obciążenia wozu na jakość resorowania w wozach małych, w których „ładowność" dochodzi do 60—70% ciężaru własnego.



Rys. 27. Poprzeczne resory piórowe

Konstruktor ma więc bardzo trudne zadanie skojarzenia różnorodnych sprzecznych wymagań i znalezienie szczęśliwego kompromisu.

Doświadczenia i praktyka ostatnich lat ustaliły pewne charakterystyczne wielkości dla właściwości resorowania, które mogą być odrazu przyjmowane jako wielkości możliwe do osiągnięcia i będące miarą dobrego resorowania, w stosunku do której może konstruktor porównywać osiągnięte przez siebie wyniki.

Literatura amerykańska podaje (Maurice Olley, Cadillac Motor Co na łamach SAE Journal):

częstotliwość drgań własnych przodu lub tyłu przy różnych obciążeniach powinna być zawarta w granicach od 60 do 80 okr. na minutę, ($f = 24,5 - 14$ cm).
częstotliwość drgań własnych mas niepodwieszonych — 400 do 600 okr. na min.
przy największym możliwym obciążeniu wozu ugięcie resorów przednich i tylnych powinno być równe, przy najmniejszym zaś, ugięcie resorów tylnych może spaść do 70% ugięcia resorów przednich. Przy obciążeniu przeciętnym — ugięcie resorów tylnych od 80 — 90% ugięcia resorów przednich.

Jak z tego widać, autor amerykański jest zwolennikiem bardzo miękkich przednich resorów, wprowadzonych obecnie przez wytwórnie amerykańskie przy zastosowaniu niezależnego przedniego zawieszenia. Przy takim układzie jak już wiemy uderzenia kół przednich powodują jedynie galopowanie, w związku więc z tym nie przywiązuje się w Ameryce większego znaczenia środkowi uderzenia zadawalniając się zachowaniem dla stosunku r^2/l_1l_2 wartości w granicach od 0,75 do 1 co oznacza, że środek uderzenia w odniesieniu do kół przednich wypada najdalej w osi tylnej, przeważnie jednak przed nią.

Inne nieco wymagania, oparte nietylko na próbach z istniejącymi wozami ale i na czysto teoretycznych rozważaniach i próbach laboratoryjnych podaje literatura niemiecka — dr. Lehr na łamach VDI Nr 10 1934 r. i ATZ Nr 16 z 1937 r. —

— częstotliwość drgań własnych tyłu wozu 70 do 80 okr. na min. ($f = 24,5$ do 18 cm)

— częstotliwość drgań własnych przodu wozu 120 do 140 okr. na min. — naogół 1,7 razy większa od tyłu ($f = 6$ do 4 cm)

— częstotliwość drgań własnych mas niepodwieszonych 500 do 700 okr. na min.

— częstotliwość drgań własnych wahadłowych naokoło osi podłużnej wozu 50 okr. na min.

— stopień tłumienia amortyzatorów wynoszący $k / \sqrt{cm} = 0,5$, co odpowiada uciszaniu się drgań po trzykrotnym wahnięciu

— środek uderzenia dla przedniej osi powinien wypadać poza osią tylną przy czym $r_2/l_1 \cdot l_2 = 1,3$

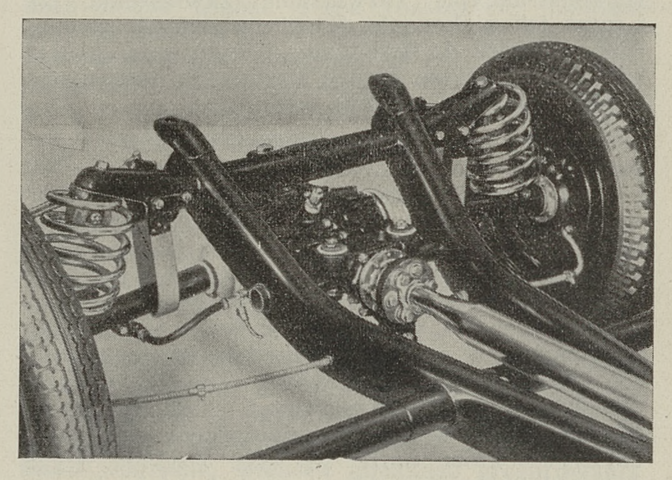
Europejskie wozy mają wciąż jeszcze przednie resory znacznie twardsze od tylnych, konstruktorzy kładą jednak duży nacisk na położenie środka uderzenia poza tylną osią, co przy względnie sztywnych przednich resorach pozwala na unikanie wywoływania kiwania się wozu.

Znaczenie konstrukcyjnej formy rozwiązania resorowania.

Praca konstruktora nad dobraniem właściwej charakterystyki sprężystej resorów do danego wozu musi być ściśle związana z samym konstrukcyjnym rozwiązaniem resorów.

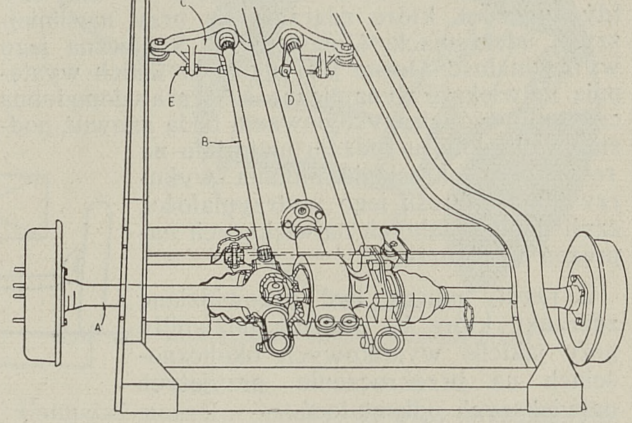
Różne typy resorów posiadają różne właściwości zwłaszcza jeżeli chodzi o ich zachowanie się podczas drgań; z ogólną charakterystyką sprężystą musi być powiązana konstrukcyjna możliwość wynikających z niej zakresów wahań i wychyleń jak i własności wytrzymałościowe resoru, które przy tej samej sprężystości resoru mogą być bardzo różnorodne, pozatem zaś samo konstrukcyjne ukształtowanie resorów zwłaszcza w związku z prowadzeniem kół ma ogromny wpływ na ogólny sposób oddziaływanie resorowania na impulsy zewnętrzne (nierówności drogi) oraz przekazywania ich podwoziu, i ten właśnie czynnik ma największe znaczenie przy kojarzeniu różnych sprzecznych ze sobą właściwości resorowania.

Piórowe resory, najdawniej znane, których konstrukcja jak i fabrykacja zostały już oddawna należycie opanowane, posiadają szereg niewątpliwych zalet, ponieważ są łatwe w wykonaniu, dają dobre wykorzystanie użytego materiału, a dzięki różnorodnemu ukształtowaniu dobrze mogą być wykorzystane jako elementy zawieszenia i prowadzenia kół. Najważniejszą ich cechą jest to, że dzięki istnieniu tarcia między poszczególnymi piórami same w sobie zawierają czynnik tłumienia,



Rys. 28. Resor w postaci sprężyny spiralnej

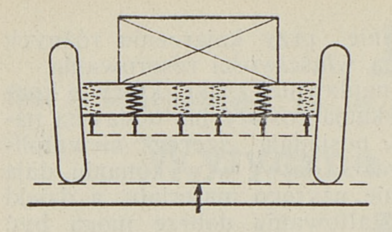
i przy ich zastosowaniu w niektórych typach wozów staje się zbędnym stosowanie oddzielnych amortyzatorów. Jeżeli przypomnimy sobie omówione już wady amortyzacji tarciowej, to zrozumiemy łatwo, dlaczego w układach resorowych wyższej jakości, gdy zależy specjalnie na precyzyjnym opanowaniu przebiegu amortyzacji, resory piórowe okazują się niewystarczające, zwłaszcza dlatego, że stopień ich „samorodnej" amortyzacji jest bardzo chwiejny i zależy od samego złożenia resoru (dokręcenie śrub i chomątek), jak i stanu zanieczyszczenia powierzchni jego piór.

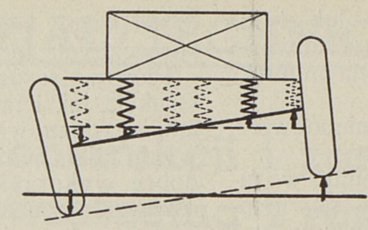


Rys. 29. Resor w postaci drążka skrętnego

W najnowszych wozach często więc już są stosowane resory w postaci prętów skrętnych lub sprężyn spiralnych. Tego typu resory nie posiadają już własności amortyzacji tarciowej, która może być już całkowicie powierzona precyzyjnym amortyzatorom przepływowym, nierzadko regulowanym centralnie z miejsca kierowcy.

Sprężyny i pręty skrętne nie mogą już być zastosowane jako elementy zawieszenia lub prowadzenia, pręty przy tym skrętne znacznie ułatwia-





Rys. 30. Ruch jednokierunkowy i przeciwny kół przy sztywnym zawieszeniu

ją konstrukcyjne rozwiązanie zawieszenia, jak i samo ich wykonanie. Sprężyny dużych rozmiarów są trudne do wykonania i wymagają, zresztą jak i pręty skrętne bardzo starannego doboru materiału, jak i jego obróbki termicznej.

Sprawa konstrukcyjnego rozwiązania, wynikającego z dobranej sprężystości, zakresu ruchu kół i elementów zawieszenia podczas „pracy“ resorowania, wymaga nie tylko należytego wykorzystania rozporządzalnej przestrzeni z zabezpieczeniem się przed wzajemnym zawadzaniem poszczególnych części przy skrajnych położeniach, ale także skojarzenia z tymi ruchami pracy innych mechanizmów, w pierwszym rzędzie kierowniczych jak i napędowych, jak również i wyeliminowanie oddziaływania sił dynamicznych — np. siły żyroskopowej koła w wypadku pochylenia jego płaszczyzny — które może się stać źródłem drgań w poszczególnych mechanizmach (schimmy).

O doborze materiału i warunkach wytrzymałościowych, którym mają odpowiadać resory, decyduje wielkość obciążenia resorów (statyczna), jak i przyjęty dla danego typu wozu zakres największych ugięć i wychyleń resorów — w warunkach jazdy, dla jakich dany wóz zostaje przeznaczony. Wielkości tych wychyleń można oczywiście przewidzieć konstrukcyjnie, konieczne jednak jest doświadczalne stwierdzenie słuszności tych założeń i praktyczne ustalenie ich w warunkach właściwej pracy wozu. Z kształtu i położenia resoru w skrajnej pozycji przy znajomości jego sprężystości można obliczyć występujące w nim siły (dynamiczne), które zdarzają się przy najsilniejszych uderzeniach, a następnie i konieczną jego wytrzymałość. Ocena warunków w jakich występują największe dynamiczne siły, prawdopodobna częstotliwość ich występowania będą znowuż podstawą dla doboru rodzaju materiału na resor oraz określenia stopnia wykorzystania zakresu jego wytrzymałości, czyli dopuszczalnych największych naprężeń w resorze.

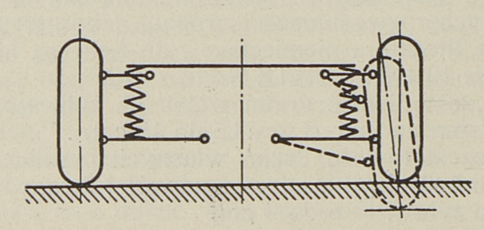
Z reguły muszą być przewidziane zderzaki, które by już nie pozwoliły przy jakichś wyjątkowych okolicznościach na przekroczenie przyjętych największych odkształceń.

Wpływ samej konstrukcji zawieszenia i resorów na działanie całości uresorowania, to przede wszystkim ogólnie już znana sprawa niezależnego zawieszenia.

Przede wszystkim parę pojęć zasadniczych: ruch pary kół przednich lub tylnych może być jednokierunkowy lub też przeciwny. W pierwszym wypadku oba koła na przeszkodzie poruszają się w jednym kierunku, np. oba do góry, w drugim zaś każde porusza się w kierunku przeciwnym—jedno do góry,a drugie na dół. Ruch jednostronny natomiast, czyli kiedy jedno koło nie zmienia swego położenia, a tylko drugie wjeżdża na pojedyńczą przeszkodę, możemy zawsze traktować jako ruch wypadkowy jednego jednokierunkowego i przeciwnego o tym samym skoku.

Z a w i e s z e n i e m n i e z a l e ż n y m k ó ł n a z w i e m y t a k i e, w k t ó r y m r u c h k a ż d e g o z k ó ł, j a k i z w i ą z a n y c h z n i m e l e m e n t ó w z a w i e s z e n i a w z g l ę d e m p o d w o z i a j e s t z a w s z e t e n s a m, c z y l i o d b y w a s i ę p o t y m s a m y m t o r z e, n i e z a l e ż n i e o d t e g o c z y r u c h j e s t j e d n o k i e r u n k o w y c z y t e ż p r z e c i w n y.

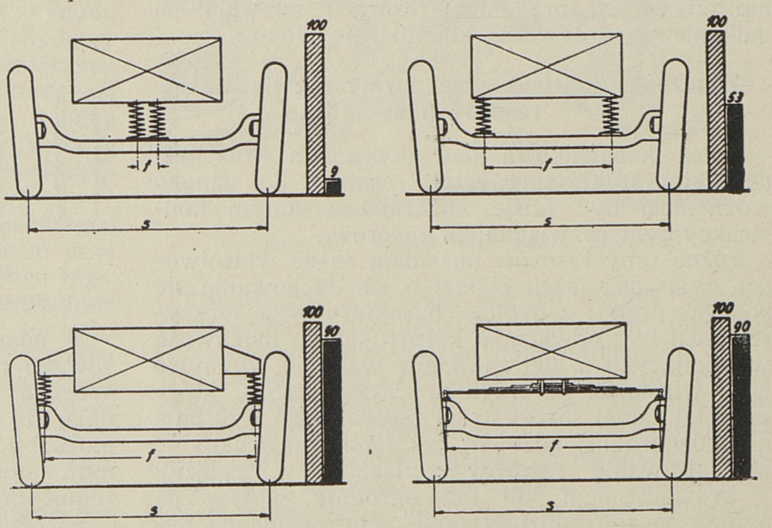
W wypadku osi sztywnej, łączącej oba koła (rys. 30), przy ruchu jednokierunkowym oba koła posuwają się równolegle po prostych pionowych, przy ruchu natomiast przeciwnym mamy obrót osi naookoło swego środka, a koła poruszają się po łukach kół.



Rys. 31. Ruch kół przy zawieszeniu niezależnym

W wypadku zawieszenia niezależnego (rys. 31), każde z kół ze względu na konstrukcje elementów prowadzących — w tym wypadku wahaczy — ma ściśle określony tylko jeden możliwy tor dla swych ruchów podczas „resorowania“, identyczny dla ruchu jednokierunkowego jak i przeciwnego. Identyczność ruchów koła łączy się oczywiście z identycznością oddziaływania resoru.

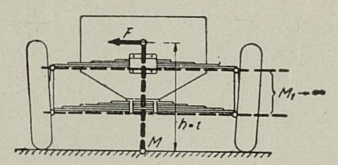
Zupełnie inaczej w wypadku osi sztywnej — jak widzimy z rys. 30 odkształcenia resorów, a zatem



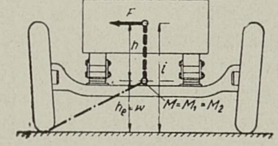
Rys. 32. Wpływ położenia resorów przy sztywnym zawieszeniu na miękkość zawieszenia przy ruchu przeciwnym

i siły ich oddziaływania w wypadku ruchu przeciwnego są zależne od położenia resorów.

Na rys. 32 pokazane jest dokładniej porównanie wielkości siły oddziaływania resorów w wypadku ruchu jednokierunkowego — kolumienki zakreskowane — oraz przeciwnego — kolumienki czarne. Przy wąskim rozstawieniu resorów oddziaływanie ich przy ruchu przeciwnym może być znacznie mniejsze, czyli że w wypadku przeszkody jednostronnej lub też odziaływania siły odśrodkowej na zakręcie uresorowanie wozu z osią sztywną jest miększe niż w wypadku przeszkody jednokierunkowej.

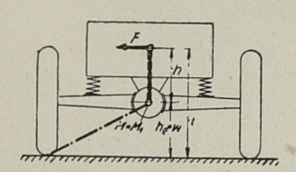


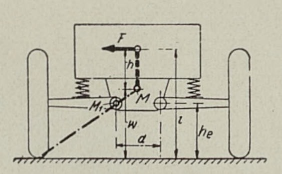
Rys. 33 Punkt obrotu pod wpływem siły odśrodkowej przy zawieszeniu niezależnym



Rys. 34. Punkt obrotu pod wpływem siły odśrodkowej przy zawieszeniu zależnym.

Przy zawieszeniu niezależnym, stopień twardości resorów przy obu typach przeszkód jest zawsze ten sam. Jeżeli więc weźmiemy dwa wozy „sztywny" i „niezależny" o tej samej twardości resorów przy przeszkodach jednokierunkowych, to wtedy moglibyśmy powiedzieć, że wóz „niezależny" twardziej nosi, czyli daje ostrzejsze wstrząsy w wypadku pojedyńczych przeszkód jednostronnych, wadą natomiast wozu „sztywnego" będzie to, że się będzie kładł bardziej na zakrętach. Jeżeli natomiast weźmiemy dwa wozy „sztywny" i „niezależny" takie, żeby twardości resorów dla przeszkód przeciwnych były jednakowe, to odrazu orzekniemy, że wóz „sztywny" ma znacznie twardsze ogólnie uresorowanie, ponieważ właśnie resorowanie jednokierunkowe decyduje o omawianych charakterystykach sprężystych wozu. Niezależne zawieszenie pozwala na zastosowanie ogólnie miększego uresorowania.



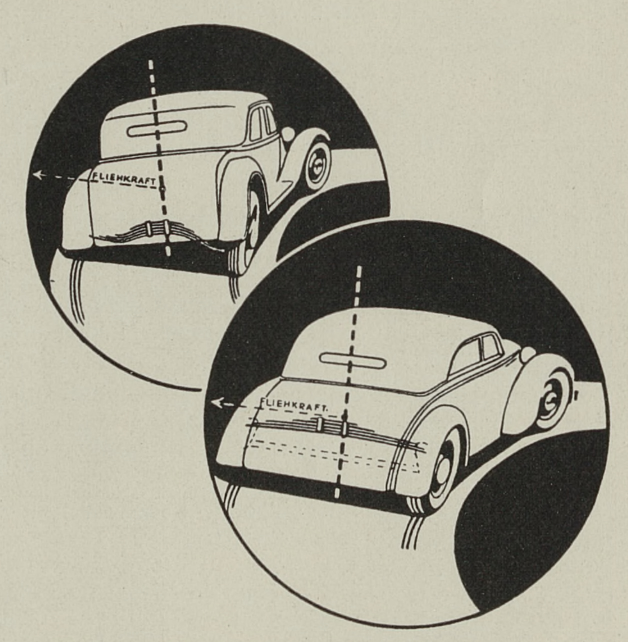


Rys. 35. Punkt obrotu pod wpływem siły odśrodkowej przy nezależnym zawieszeniu przy łamanych półosiach-wahaczach

Zasadniczą wadą sztywnego zawieszenia kół jest to, że taki zespół kół tylnych lub przednich związanych osią, posiada jak już wiemy znaczną swobodę i dowolność ruchów względem ramy i będąc związanym z nią dwoma niezależnymi resorami, posiada możliwość wykonywania rozmaitych ruchów drgających względem ramy, nie ujętych naszymi dotychczasowymi rozważaniami. Drgania te, ujęte popularną nazwą shimmy, stały się szczególnie dotkliwe i wyraźne po wprowadzeniu miękkich opon balonowych i miększych resorów. Ponieważ w dodatku ruchy te przeważnie są charakteru wahadłowego, przy których następuje przechylanie się płaszczyzn kół, występują tu reakcje żyroskopowe bardzo nieprzyjemne i trudne do opanowania, zwłaszcza w wypadku przedniej osi, gdzie te reakcje oddziaływują na układ drążków kierowniczych, wywołując w nich ze swej strony różne drgania. Wszystkie te względy stoją również na przeszkodzie stosowaniu miękkich resorów przednich przy sztywnej osi.

Nie znaczy to, by sztywna oś nie nadawała się „do użytku" i są sposoby na łagodzenie jej wad. A więc nierównomierność twardości resorowania przy jednokierunkowych i przeciwnych przeszkodach można usunąć przez rozsunięcie punktów oparcia resoru o oś, co najłatwiej daje się osiągnąć przy resorze poprzecznym (rys. 32). Zrozumiałe więc jest w tym świetle stanowisko Forda, który pomimo ogólnej mody w Ameryce na niezależne zawieszenie, nadal stosuje swe klasyczne rozwiązanie z resorem poprzecznym, o działaniu zbliżonym do zawieszenia niezależnego.

Przy zawieszeniu niezależnym z resorami poprzecznymi lub wahaczami punkt obrotu chwilowego wozu przy przechylaniu przez siłę odśrodkową na zakręcie leży na powierzchni drogi i siła odśrodkowa, działając na długim ramieniu, daje duży moment (rys. 33), natomiast przy sztywnej osi (rys. 34) punkt chwilowego obrotu znajdzie się na wysokości zamocowania resoru do osi, ramię jest krótkie i moment jest mniejszy co równoważy nieco względnie większą miękkość uresorowania sztywnego przy obciażeniu.



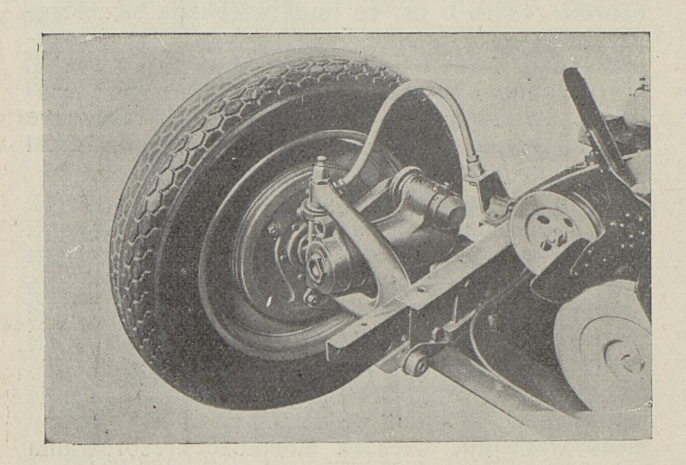
Rys. 36. Zawieszenie typu „Schwebeachse".

Pamiętać pozatem należy, że przy niezależnym zawieszeniu kół można tak skonstruować całość wozu, że środek ciężkości znajdzie się bardzo nisko, co w praktyce niweluje duże w zasadzie ramię momentu siły przechylającej.

Jedynie w wypadku konstrukcji z łamanymi półośkami — Tatra, Mercedes, Steyr — mamy punkt chwilowego obrotu podwozia przy przechylaniu się położony wysoko (rys. 35).

Istnieją sposoby dla jeszcze większego usztywnienia wozów z zależnym zawieszeniem przeciw kładzeniu się na zakrętach przez stosowanie

stabilizatorów, które są prętami skrętnymi z ramionami przymocowanymi do końców osi. Przy ruchu jednokierunkowym ramiona poruszają się razem i stabilizator nie działa, przy ruchu natomiast przeciwnym jedno ramię podnosi się, drugie opuszcza, a sam pręt ulega skręceniu, swą sprężystością przeciwdziałając momentowi przechylającemu podwozie. Pozatem szeroko jest stosowana dla tylnych osi konstrukcja typu Schwebeachse (rys. 36), przy której poprzeczny resor umieszczony jest tak wysoko, że nie ma praktycznie przechylania się wozu na zakręcie.



Rys. 37. Zawieszenie niezależne przednich kól typu Dubonnet (Fiat 1500)

Wszystkie te czynniki składają się na to, że wciąż jeszcze, ale przede wszystkim dla osi tylnych, stosowane są osie sztywne.

Właściwości specjalne różnych typów niezależnego zawieszenia

Różne konstrukcje niezależnego zawieszenia mają swoje wady i zalety, o których musi pamiętać konstruktor.

Wspomnieliśmy już o sprawie położenia środka chwilowego obrotu podwozia przy przechylaniu się, teraz trzeba zwrócić uwagę na sprawę prowadzenia kół.

Mianowicie przy prowadzeniu koła przez elementy zawieszenia, płaszczyzna koła może się pochylać, całość zaś koła, a przede wszystkim punkt zetknięcia się z ziemią może się odsuwać lub zbliżać do wozu.

Przechylanie się płaszczyzny koła powoduje powstawanie reakcji żyroskopowej, niepożądanej zwłaszcza w wypadku przednich kół ze względu na odziaływanie na mechanizm kierowniczy, przesuwanie się zaś boczne punktu zetknięcia się koła z nawierzchnią powoduje zdzieranie opony, zmniejsza przyczepność koła do drogi, a w wypadku jazdy w terenie grzązkim niepożądane jest z tego względu, że powstają boczne siły, gdy koło wychodzi ze swej dotychczasowej koleiny.

Niezależne zawieszenie z łamanymi półosiami posiada obie wady, ponieważ koła, poruszając się po łuku zarówno przechylają się jak i zmieniają koleinę.

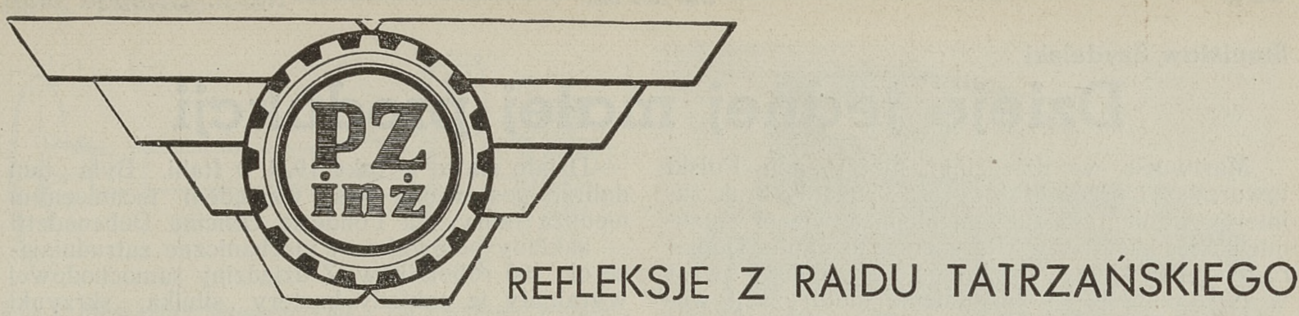
Koła prowadzone wahaczami o układzie równoległobocznym w płaszczyźnie poprzecznej wozu, nie przechylają się, ale zmnieniają koleinę.

Koła zawieszone na dwóch poprzecznych resorach zarówno się nieco przechylają jak i zmieniają koleinę, choć już w znacznie mniejszym stopniu. W razie zastąpienia jednego z resorów wahaczami lub dwoma krótszymi resorami ćwierćeliptycznymi można osiągnąć to, że przy nieco większym przechylaniu się koła, punkt zetknięcia się z drogą będzie poruszał prawie po prostej pionowej.

Ruchy końca poprzecznego resorów zawieszenia nie są ściśle geometrycznie określone i mogą się zmieniać w miarę pracy resoru. Przy zastąpieniu ich wahaczami o układzie trapezowym, przy których można już prawie ściśle uzyskać, by w zakresie przewidywanych ruchów, punkt zetknięcia poruszał się po prostej pionowej, nieznaczne zaś przechylenia koła prawie się nie daje odczuć.

Wady przechylania koła i zmiany koleiny pozbawiona jest konstrukcja zawieszenia przy zastosowaniu pionowych sprężyn w osi obrotu zwrotnicy — Lancia — oraz zawieszenie na równoległych wahaczach w płaszczyźnie podłużnej wozu — typ Dubonnet stosowany w Fiacie 1500 i Chevrolecie. Na niekorzyść tej konstrukcji możemy tylko powiedzieć, że ma ona duże ramię momentu przechylającego wóz.

Jak widzimy konstruktor współczesny ma cały szereg dróg do wyboru, i o ile sam czegoś nowego nie stworzy, może przez odpowiedni dobór różnych elementów wypośrodkować zawieszenie najlepsze dla danych warunków, kojarząc odpowiednio ich zalety i jak widzimy z reguły niemal wszystkie nowoczesne wozy mają różne zawieszenie i resorowania na przodzie i z tyłu.



REFLEKSJE Z RAIDU TATRZAŃSKIEGO

MOTOCYKL

SOKÓŁ 600

Nie wszyscy zdają sobie sprawę, co to jest motocyklowy Raid Tatrzański. Jest to dwudniowa próba motocykli w terenie, prowadzącym przez górskie bezdroża, t. zn. drogi, po których przejazd samochodem jest nie do pomyślenia. Ponieważ Raid Tatrzański odbył się w czasie deszczu i mgły, po rozmokłych wertepach górskich, to tymbardziej trudno sobie wyobrazić, jak mogły w ogóle przebyć taką trasę motocykle i jak mogli utrzymać na nich równowagę jeźdźcy na oślizgłej glinie i dołach, ukrytych pod kałużami wody. Dlatego Pierwszy Raid Tatrzański można nazwać najcięższą próbą wytrzymałości maszyn i sprawności jeźdźców, jakiej w Polsce dotychczas jeszcze nie było.

Do Raidu stanął kwiat polskich motocyklistów; ich zapał sportowy wyraził się w zaprezentowaniu maszyn najlepszych i najdroższych marek. Motocykle były jak zwykle podzielone na kategorie wg. litrażu.

Dla polskich sfer sportowych interesujące i najwięcej mówiące jest zwycięstwo motocykli krajowej produkcji „Sokół". Motocykle te w swojej kategorii zajęły cztery pierwsze miejsca. Mało tego: na ogólną ilość 48 startujących maszyn ukończyło Raid dziewięć... w tym cztery „Sokoły". Bez punktów karnych przybyły tylko trzy maszyny, w tym dwa Sokoły! Taki wynik możnaby nazwać rewelacją, gdyby to były pierwsze występy Sokołów. Jeśli jednak przypomnimy sobie przebieg wszystkich poważniejszych raidów i zawodów z ostatnich dwóch lat, w których pojawiły się i startowały Sokoły — to widzimy, że we wszystkich zajęły one czołowe miejsca, bijąc maszyny zagraniczne najwyższej klasy. Można więc nazwać zwycięstwo Sokołów w Pierwszym Raidzie Tatrzańskim zwycięstwem, potwierdzającym utarty już w sferach motorowych aforyzm, że „Sokoła może zwyciężyć tylko Sokół".

Na zwycięstwo Sokołów złożyły się dwa czynniki: udana konstrukcja — myślą przewodnią której były warunki terenowe kraju oraz wysokiej szkoły brawurowa jazda Dochy, Jakubowskiego, kpt. Różyckiego i Kubiaka. Co do brawury naszych jeźdźców na Sokołach, to jest ona do pewnego stopnia wynikiem pewności, jaką musi odczuwać kierowca maszyny, która jeszcze nie zawiodła i nie „rozsypała się" w najcięższej próbie. Taka świadomość bezwzględnie dodaje skrzydeł i odwagi.

Głównym i chyba jedynym zarzutem, stawianym motocyklowi Sokół, jest jego znaczny litraż — 575 cm. sześc. Na to niema rady, bo litraż Sokołów jest ściśle zbadaną i przemyślaną koncepcją. Podobnie jak istnieją i konieczne są lekkie i średnie samochody, tak samo potrzebne są małe i średnie motocykle. Praktyka dowiodła, że każdy posiadacz małego motocykla — marzy o dojściu do prawdziwego motocykla z wózkiem lub z wygodnym siodłem na bagażniku. Uczucie samotności w podróży zmusza motocyklistów do zakładania dodatkowego siodełka na lekkich maszynach, konstrukcja których bynajmniej nie jest obliczona na ciężar dwóch osób. Stąd ciągłe defekty, szybka ruina maszyny, a nierzadko — ciężkie wypadki.

W rezultacie lwia część motocyklistów przerzuca się na większe maszyny.

Wychodząc z tego założenia, wytwórnia Sokołów — Państwowe Zakłady Inżynierii wybrały uniwersalny typ motocykla do jazdy solo i z wózkiem — o odpowiedniej mocy i przekrojach — bez ciągłego ryzyka rozsypania się przeciążanej maszyny. Nabywca Sokoła dochodzi odrazu do motocykla najwyższej klasy, z którego pozostaje mu już tylko awans na samochód, o ile poczuje przychodzące z wiekiem zmęczenie i zapragnie bardziej wprawdzie wygodnego, ale też i dającego mniej emocji sportu.

PRODUKT

Państwowych Zakładów Inżynierii

Stanisław Szydelski

Dzieje jednej małej produkcji

Martwocie w dziedzinie motoryzacji Polski towarzyszył przez dłuższy czas zupełny brak zainteresowania tym zagadnieniem, a więc i zrozumienia jego istoty, wśród szerszego ogółu. Dopiero ostatnich kilka lat przyniosło zasadniczy zwrot w tym zakresie — zagadnienie motoryzacji weszło na falę większego zainteresowania nie tylko fachowców, ale i szerszych warstw społeczeństwa. Dobre jednak chęci, znajomość samej potrzeby motoryzacji i jej znaczenia dla rozwoju naszego kraju, nie zdołały jeszcze w krótkim czasie przyczynić się do popchnięcia sprawy naprzód, nie zdołały sprawić, aby szerszy ogół naprawdę mógł zapoznać się z istotą automobilizmu, z jego rzeczywistymi technicznymi i gospodarczymi warunkami rozwoju.

Skutkiem tego jest fakt, że bardzo często, nie tylko w rozmowach na tematy motoryzacji, ale nawet w artykułach w prasie pseudofachowej i codziennej, wygłaszane są zdania zupełnie fałszywe, zdradzające brak znajomości i zrozumienia sedna sprawy. Zwłaszcza dużo błędnych opinii wygłaszanych bywa w sprawach produkcji samochodowej, cen samochodów oraz możliwości zbytu na naszym rynku. Opierając się jedynie na analogii rozwoju naszego przemysłu lotniczego twierdzi się nieraz kategorycznie, że powinnibyśmy móc produkować samochody po 2 tysiące złotych, a wiele osób, zbałamuconych poprostu lekkomyślnymi artykułami prasy codziennej, oczekuje na ukazanie się na naszym rynku samochodu w cenie tysiąca złotych i t. p. i przypisuje tylko naszej nieudolności winę dotychczasowego braku taniego samochodu polskiej konstrukcji i wyrobu.

Wielu nie zdaje sobie sprawy z potrzeb i wymagań produkcji właściwego i na odpowiednią skalę zakrojonego przemysłu samochodowego, wymagającego wielkich nakładów w kosztowne specjalne urządzenia, opłacalne tylko w ramach dostatecznie wielkiej produkcji, liczonej w dziesiątki tysięcy wozów rocznie.

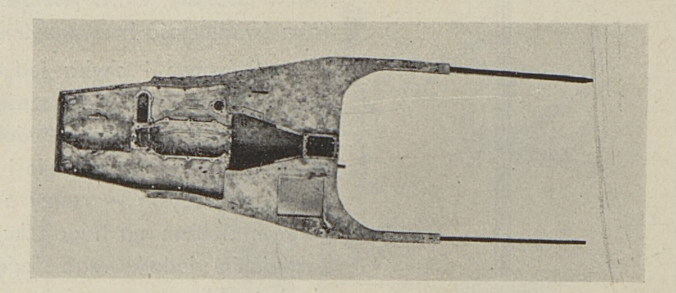
Z drugiej strony na ogół nie wie się, na jakie ogromne trudności i kłopoty natury przede wszystkim technicznej, jak również i produkcyjnej natrafia „mały" przemysł samochodowy, który stawia sobie za zadanie produkcję możliwie tanimi środkami małych, tanich samochodzików, w których już w samej konstrukcji kładzie się nacisk na daleko idące uproszczenia konstrukcyjne. Mało kto zdaje sobie sprawę, jakie to trudności, poza kłopotami natury finansowej, uniemożliwiły produkcję takich właśnie samochodów polskiej konstrukcji Mrajskiego lub Glücka, mało też kto zdaje sobie sprawę z możliwości, które stoją przed nową próbą z tej dziedziny, jaką jest samochód „Radwan", o którym zamieszczona była wzmianka w poprzednim numerze ATS-u.

Dla sprostowania fałszywych poglądów, powstałych wskutek niezrozumienia kolosalnych wysiłków jakich potrzebujemy w tym kierunku i nie zdawania sobie sprawy z przeszkód, jakie należy pokonywać, opiszę pokrótce dzieje produkcji takiego właśnie prostego i technicznie ciekawego typu samochodu w kraju stojącym wysoko pod względem przygotowania technicznego, — produkcji zakończonej ostatecznie fiaskiem, mimo wielkich widoków na jej szczęśliwe zrealizowanie.

Działo się to w roku 1924 w Italii. Była tam dobrze postawiona pod względem technicznym nieduża fabryczka Fonderie Officine Debenedetti — zakłady odlewnicze i mechaniczne zatrudniające ok. 100 robotników. Z dziedziny samochodowej wyrabiały te zakłady kartery silnika, skrzynki biegów i wyrównywacza, szczęki hamulcowe, bębny i tarcze hamulcowe, deski rozdzielcze, specjalne głowice do silników wyścigowych, tłoki różnych typów z różnych stopów itp., dostarczając te wyroby do fabryk samochodowych jak Lancia, OM, Alfa Romeo a nawet F. I. A. T.

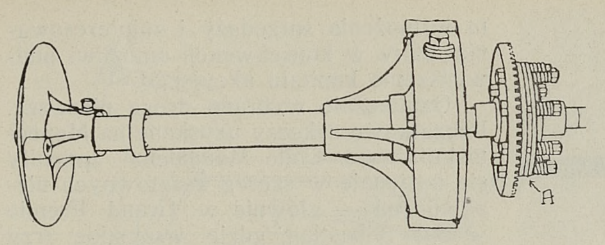
Pracowało w tych zakładach kilku zdolnych inżynierów między nimi i nasz rodak inż. Glüksman. Italia miała w tym czasie te same problemy w produkcji samochodów co i my obecnie, a mianowicie małą ilość nabywców wskutek niskiej skali zarobków i ta mała ilość nabywców miała bardzo wybujałe indywidualne wymagania co do zalet technicznych samochodu i jego wyglądu. Te wymagania uniemożliwiały produkowanie samochodów dużymi seriami, powodowały duży koszt produkcji, a wysoka cena samochodu powodowała z kolei mały zbyt. By wyjść z tego błędnego koła wspomniana fabryka projektowała uproszczenie metod produkcji w tym kierunku, by umożliwić niski koszt, przy stosunkowo niewielkich seriach (ok. 3000 sztuk rocznie).

Dzięki pewnemu przygotowaniu w produkcji części samochodowych projektowano stopniowe przechodzenie z produkcji niektórych części do całego samochodu. Ideą przewodnią uproszczenia produkcji było takie wykonywanie części, by obróbka tychże była jak najtańsza, głównie przez zastosowanie odlewów wykonywanych w kokilach. Precyzyjne odlewy wymagają minimalnej obróbki, co wpływa znakomicie na obniżenie kosztów produkcji. Nadto projektowano łączenie części stalowych ze stopem aluminiowym w odlewie przez zalewanie ich w kokilach.

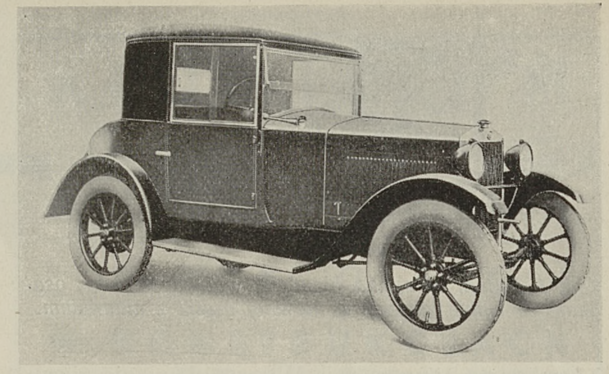


Rys. 1. Rama samochodu składająca się z płyty aluminiowej i wtopionych w nią dwu podłużnic.

Z tą myślą przewodnią wzięto się do konstrukcji samochodu. Rama tego samochodu marki FOD (Fonderie Officine Debenedetti) składała się z płyty aluminiowej utworzonej przez karter silnika i skrzynki biegów, oraz dwu stalowych podłużnic wtopionych w odlewie (rys. 1) a most tylny z dwu symetrycznych części składających się z rur stalowych kalibrowanych wtopionych z jednej strony w połówkę karteru wyrównywacza, a z drugiej w tarczę podtrzymującą łożysko i szczęki hamulcowe (rys. 2). Wyrównywacz był cierny bez satelitów. Także i koła były odlewane



Rys. 2. Most tylny, składający się z rury stalowej wtopionej po obu końcach w odpowiednie zakończenia lane. A — cierny mechanizm różnicowy (dyferencjał).



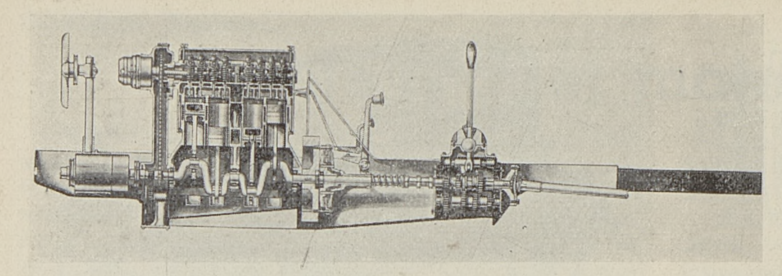
Rys. 3. Jeden z pierwszych samochodów marki F.O.D

w ten sposób, że w obręcz i piastę wtapiano szprychy z specjalnie nacinanych na końcach rur stalowych. Poza tym i inne elementy samochodu miały być jak najprościej konstruowane, by unikać drogich obrabiarek i drogiej obróbki. Inż. Debenedetti opracował metody odlewów aluminiowych, a inż. Glüksman kostrukcję samochodu.

Wybudowano dwa próbne egzemplarze (rys. 3) o bardzo ciekawej na owe czasy charakterystyce — a mianowicie silnik był 4 cyl. pojemności 560 cm^3, głowica i blok cylindrów ze specjalnego stopu aluminiowego. Cylindry z koszulek żeliwnych, górny rozrząd z wałem rozrządczym w głowicy, napędzany łańcuchem Galla. Łańcuch ten jednocześnie podawał olej do smarowania łożysk wału rozrządczego i popychaczy. Dźwigienki popychaczy były ze stopu aluminiowego, tłoki ze stopu magnezowego. Wał korbowy i korbowody na łożyskach kulkowych. Silnik ten dawał na hamulcu 12 KM (przy 3500 obr/min). Smarowanie za pomocą pompy trybowej umieszczonej z przodu silnika. Zapłon bateryjny Bosch, prądnica Bosch. Rozrusznik mechaniczny podobny do motocyklowego. Sprzęgło jednotarczowe suche. Skrzynka biegów 3-biegowa plus bieg wsteczny.

Dźwignia przełączania biegów składała się z rurki stalowej wtopionej u dołu w kulę, a u góry w rączkę. Przełącznik ten po odlaniu nie wymagał żadnej obróbki mechanicznej. Obydwie półosie były ze sobą sprzężone za pomocą tarcz ściśniętych sprężynami — podobnie jak w sprzęgle, jednak sprężyny były tak zwymiarowane, że przy różnicy szybkości półosiek na zakrętach ponad 10% rozpoczynał się poślizg sprzęgła. Całe podwozie ważyło ok. 280 kg, dwuosobowy samochód sportowy ok. 350 kg, a karetka ok. 500 kg.

Próbne samochody wzbudziły duże zainteresowanie i uzyskały sukcesy w lokalnych wyścigach, jednak zebranie niezbędnego kapitału w kwocie 5,000,000 lirów poszło bardzo ciężko. Kapitał był zaledwie wystarczający do rozpoczęcia produkcji



Rys. 4. Silnik, skrzynka biegów i wał kardanowy, osadzony w ramie odlanej w głównej części z aluminium.

i niezbędnych inwestycji. Wyprodukowanie pierwszych dwu egzemplarzy kosztowało ok. 100,000 lirów, a cena sprzedażna takiego samochodu została ustalona na 10,500 lirów, gdyż konstruktorzy liczyli na znaczne potanienie produkcji seryjnej. Przewidywania te sprawdziły się częściowo tak więc np. pierwsza przednia oś kosztowała 2200 lirów, dwie następne już tylko 1200 lirów razem, a koszt jednej osi prasowanej przy serii 3000 sztuk wyniósłby po 175 lirów. Pierwsza rama podwozia kosztowała 1500 lirów, przy serii 100 sztuk odlewane w kokili miały kosztować po 900 lirów, a przy 3000 sztuk po 350 lirów. Pierwsze koła kosztowały po 50 lirów, a przy serii 12.000 sztuk po 6 lirów.

Jak widzimy z tego krótkiego opisu koncepcja była zdrowa i miała wszelkie szanse powodzenia. Jednak po przystąpieniu do seryjnej produkcji napotkano na cały szereg napozór drobnych trudności, które jednak powaliły całą sprawe. Trudności te były następujące: obróbka termiczna, docieranie i cichobieżność trybów skrzynki biegów i dyferencjału, metoda odlewu, grubość i sposób szlifowania koszulek żeliwnych cylindrów, stanowiąc nieprzewidziane szczegóły opóźniały dostawę, wymagały nowych inwestycyj i podwyższały koszt własny produkcji. Dalej wyższe od przewidywanych w kalkulacji koszty instalacji elektrycznej i nadwozia i wyższe rabaty dla sprzedawców czyniły pierwotną kalkulację zbyt optymistyczną i spowodowały topnienie kapitału akcyjnego, tak że wkrótce fabryka stanęła przed widmem bankructwa.

Dla ratowania fabryki Debenedetti proponuje udział w wyścigach — a więc forsowanie typów wyścigowych i uzyskanie rozgłosu, co umożliwiłoby podwyższenie kapitału akcyjnego.

Inż. Glüksman chce iść drogą ulepszenia metod produkcji, forsowania typów seryjnych, a przez to wzmożenia sprzedaży i zainteresowania, które w konsekwencji umożliwi podwyższenie kapitału akcyjnego.

Ostatecznie wybrano drogę pierwszą. Początkowo sukcesy uzyskane na Moncenisio, Cuneo, Colle Maddalena zmieniły się następnie w szereg kosztownych niepowodzeń — głównie w Grand Premio w San Sebastian, gdzie wszystkie trzy startujące maszyny wycofane zostały wskutek defektów silnika doprowadzonego do 6000 obr/min. Niepowodzenia te podkopały podstawy finansowe firmy powodując wydatki około ćwierć miliona lirów. Nadto cały personel firmy został użyty do przygotowania maszyn wyścigowych, produkcja samochodów dla klienteli została zaniedbana, a koniunktura istniejąca przed ukazaniem się Fiata model 509 została zmarnowana. Przedstawiciele zaczęli się dopominać o zwrot zadatków na samochody i w końcu fabryka została przejęta przez większą fabrykę samochodów jako odlewnia.

Jak widać z tego interesującego opisu sprawa dobrze zorganizowanej i prosperującej produkcji samochodów nie jest ani rzeczą prostą ani też łatwą i jedne zakłady bez posiadania w swym zapleczu odpowiedniej sieci poddostawców i przemysłu pomocniczego nie mogą zorganizować produkcji seryjnej opartej na pewnej i silnej kalkulacji To jeszcze nie wszystko—nawet przy najlepiej przygotowanej produkcji natrafia się na drobne napozór trudności, które jednak w rezultacie przewalić mogą każdą kalkulację i wszelkie terminy dostawy, a nieuwzględnienie tych szczegółów mści się będzie w postaci nieudanego typu i zepsutej marki.

Oczywiście możliwym jest zgrupowanie w jednych zakładach wszystkich działów, jednak w naszych warunkach organizacja taka długo jeszcze będzie nieopłacalną, a koszty amortyzacji urządzeń zabiją wszelką racjonalną kalkulację.

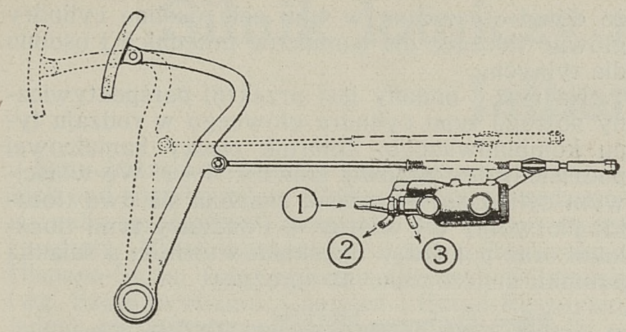
Wobec powyższego przykładu wziętego z życia musimy dojść do przekonania, że jednak nie tak łatwo jest przystąpić do budowy samochodu polskiej konstrukcji i do tego taniego i może jednak dobrze jest na typie budowanym na zasadzie licencji obcej wyszkolić personel, przygotować przemysł pomocniczy, dostosować przemysł hutniczy i odlewniczy, a potem dopiero zabrać się do własnego typu z całym zapasem doświadczenia i po dobrym przygotowaniu.

Najnowsze udoskonalenia hamulców hydraulicznych

Jednymi z niewielu pozostałych jeszcze trudności przy prowadzeniu samochodu są bezwzględnie ruszanie wozem, zatrzymanym pod górę, oraz zawracanie na wąskiej drodze o wypukłym profilu. Każdy z prowadzących samochód, zdaje sobie sprawę, jak mało wygodnym jest ruszanie pod górę zwłaszcza w mieście, gdy się ma przed, lub za sobą jakąś przeszkodę w postaci innych wozów. Należy bowiem odpuszczać ręczny hamulec, a jednocześnie skręcać kierownicę, przy czym odpuszczanie powinno być dość łagodne, aby nie uderzyć w wóz, znajdujący się tuż za nami, ale nie może być zbyt powolne, gdyż natychmiast w chwili ruszania należy najczęściej wykonać skręty.

To samo ma miejsce przy zawracaniu na wąskich drogach o profilu wypukłym. Wóz ma zawsze dążność do wjechania czy to przodem, czy tyłem do rowu.

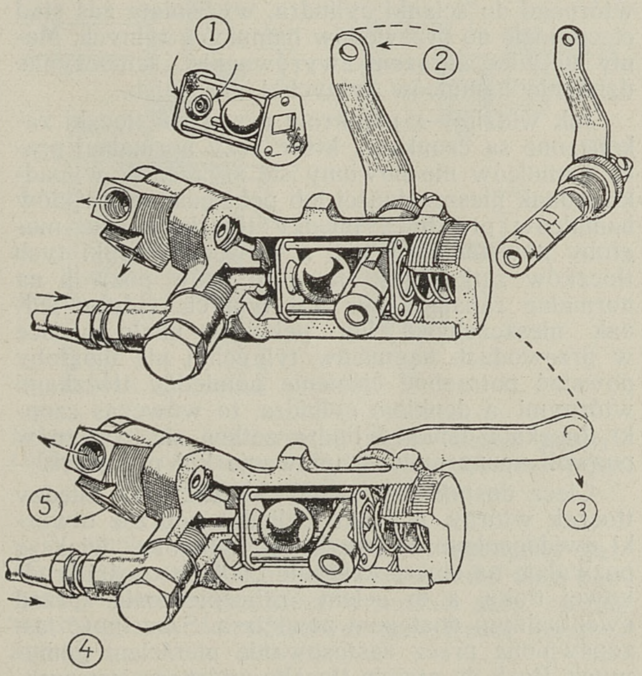
Z uznaniem więc należy powitać ostatnie udoskonalenie w dziedzinie hamulców, jakie wprowadziła firma Lockheed. Pierwsze z nich dotyczy bezpośrednio wyżej omówionego zagadnienia, drugie natomiast zapewnia działanie hamulców w wypadku pękniecia któregokolwiek z przewodów hamulcowych kół przednich lub tylnych.



Rys. 1. Urządzenie samoczynnego blokowania hamulców hydraulicznych przy pomocy pedału sprzęgła.
1) Przewód prowadzący ciecz z głównego cylindra tłoczącego,
2) Przewód hamulców tylnych,
3) Przewód hamulców przednich

Wróćmy więc do pierwszego zagadnienia. Specjalne urządzenie, pokazane na rysunku Nr 1, sprzężone z pedałem sprzęgła pozwala na zamknięcie przewodów hamulcowych, specjalnym zaworem, znajdującym się wewnątrz urządzenia. A przez to samo ciecz, pomimo zwolnienia pedału hamulcowego, nie może wrócić z przewodów do cylindra hamulcowego głównego, a co za tym idzie ciśnienie w przewodach nie spada — hamulec nie zostaje zwolniony. Dopiero równocześnie z odpuszczeniem pedału sprzęgła, zwolnione zostają hamulce.

Urządzenie samoczynnego zablokowania hamulców firmy Lockheed, składa się z cylindra umocowanego z lekkim nachyleniem w kierunku podłużnym wozu, tak, że przednia część jest nieco wzniesiona. Zakończona ona jest korkiem wkręconym na gwint. Tylna część cylindra zakończona jest denkiem, w którym są dwa otwory:



Rys. 2. Przekrój urządzenia Lockheed do blokowania hamulców.
1) Gniazdko gumowe w tylnej ściance klatki,
2) Dźwignia podniesiona, sprzęgło włączone.
3) Dźwignia opuszczona sprzęgło wyłączone.
4) Przewód prowadzący ciecz z cylindra głównego,
5) Przewody hamulców przednich i tylnich.

jeden na środku cylindra, drugi w górnej części denka.

Przez pierwszy otwór ciecz wtłaczana z cylindra głównego wchodzi do cylindra urządzenia blokującego. Przez drugi otwór do trójnika, w którym zostaje odpowiednio rozdzielona do przewodów hamulców przednich i tylnych.

Wewnątrz cylindra (rysunek 2) znajduje się klatka, składająca się z dwóch płytek, połączonych trzema prętami. Ma ona zapewniony ruch posuwisty wewnątrz cylindra. W klatce znajduje się metalowa kulka, która dzięki swemu ruchowi wzdłuż klatki spełnia zadanie zaworu. Na tylnej ścianie klatki wokoło otworów, znajduje się dwustronne gumowe gniazdko rys. 2, fig. 1. Jeżeli klatka znajduje się w położeniu tylnym, to tylna część gniazdka przylega do otworu wpustowego w denku. Cześć przednia gniazdka styka się z kulką, gdy ta wskutek bezwładności znajduje się w tylnym położeniu dzięki pochyłemu zamontowaniu oraz położeniu wozu.

W przedniej ścianie klatki znajduje się prostokątny otwór a między ścianką przednią, a korkiem cylindra znajduje się sprężyna odpychająca klatkę do tyłu. Ruch ten ograniczony jest sworzniem przechodzącym przez cylinder i klatkę. Sworzeń ten ma zfresowaną płaszczyznę, którą przylega, przy odpowiednim położeniu dźwigni (rys. 2 fig. 3) do przedniej ścianki klatki. Sworzeń ten ma ząb, który wchodząc do prostokątnego otworu w przedniej ściance, ogranicza ruch dźwigni do przodu. Przy ruchu dźwigni z położenia 3 do położenia 2,

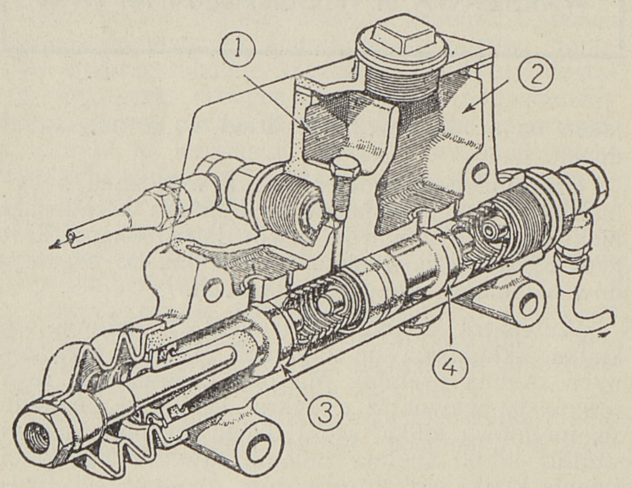
dolna krawędź zfrezowanej płaszczyzny sworznia, pokonywując opór sprężyny odpycha przednią ściankę klatki do przodu.

Ruch pedału sprzęgła do przodu, jest przenoszony na dźwignię sworznia za pośrednictwem sprężyny, znajdującej się na cięgle. Ruch zaś powrotny za pośrednictwem regulowanej nakrętki.

Gdy wóz znajduje się w ruchu, sprzęgło jest włączone, (położenie pedału i cięgła pokazane na rysunku 1 linią kropkowaną). Klatka znajduje się wówczas w położeniu przednim, pozostawiając wolną przestrzeń pomiędzy swoją tylną ścianką a denkiem cylindra. W razie użycia hamulca, omawiany przyrząd działać nie będzie, gdyż ciecz przepływać będzie swobodnie z przewodu 2 i 3 do przewodu 1 czyli z cylindrów głównych do odbiorczych i spowrotem.

Urządzenie nie będzie działało również, jeżeli zjeżdżając z pochyłości będziemy hamować przy wyłączonym sprzęgle, a to dlatego, że kulka będzie się znajdować w przodzie klatki i nie zamknie otworu tylnej ścianki. Natomiast w wypadku pokonywania wzniesień, kulka pod własnym ciężarem opada na gumowe gniazdko, zamykając tym samym otwór w tylnej ściance.

Przy wyłączeniu sprzęgła sworzeń obraca się w ten sposób, iż przednia ścianka klatki pod naporem sprężyny, opiera się o zfrezowaną płaszczyznę sworznia. Jeżeli teraz naciśniemy pedał hamulcowy, to ciecz wejdzie swobodnie przez przewód 4 rys. 2 do cylindra, wypychając przy tym kulkę z gniazdka, natychmiast jednak po zwolnieniu pedału hamulcowego kulka pod własnym ciężarem opada na gniazdko, a następnie zostaje weń wciśnięta przez ciecz ścieśnioną w przewodach hamulcowych (przewody 5). W ten sposób zawór w postaci kulki nie pozwala na powrót cieczy do cylindra głównego.

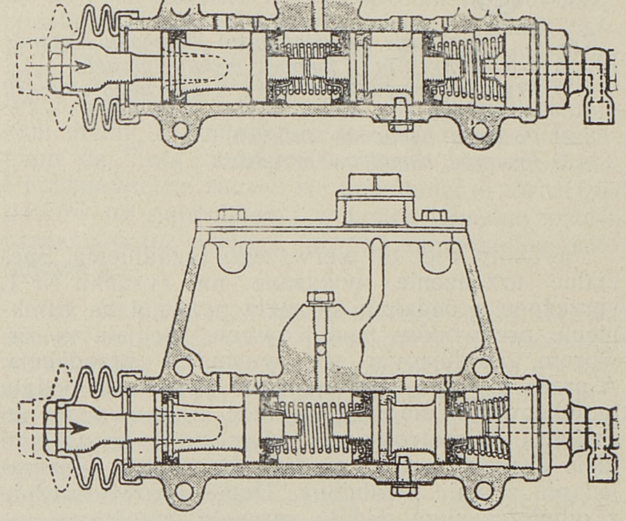


Rys. 3. Przekrój nowego typu cylindra głównego, tłoczącego Lockheed o dwóch tłoczkach, połączonych w szereg.
1) Komora pierwotna zbiornika, 2) Komora wtórna zbiornika, 3) Tłok pierwotny i 4) Tłok wtórny.

Natychmiast po zwolnieniu pedału sprzęgła, przejście zostaje otwarte przez odsunięcie klatki od denka cylindra i ciecz może znów swobodnie krążyć. Jak widzimy proste to urządzenie pozwala przy jeździe wprzód pod górę na przyhamowanie wozu przez samo tylko wyciśnięcie sprzęgła.

Drugie udoskonalenie firmy Lockheed, mające za zadanie zapewnienie działania hamulców na wypadek pęknięcia któregoś z przewodów, różni się tym od istniejących już podobnych urządzeń, że dotąd stosowano w tym celu osobne cylindry główne tłoczące dla hamulców przednich i osobno dla tylnych.

Na rys. 3 podany jest przekrój perspektywiczny nowego typu cylindra głównego w rodzaju typu kombinowanego. Zbiornik cieczy hamulcowej podzielony jest na dwie komory: 1 i 2. We właściwym cylindrze tłoczącym, znajdują się dwa tłoczki: pierwotny 3 i wtórny 4. Pomiędzy tymi tłoczkami oraz pomiędzy tłoczkiem wtórnym a ścianką pompki, umieszczone są sprężyny.



Rys. 4. Przekroje nowego cylindra głównego Lockheed. Tłoki znajdują się w położeniach, jakie by przybrały w wypadku pęknięcia któregokolwiek z przewodów.

Przy naciskaniu pedału hamulcowego nacisk przenosi się na tłoczek pierwotny.

Ciecz ściśnięta pomiędzy tłoczkami zostaje wypchniętą do przewodów hamulców przednich. To samo ciśnienie powoduje przesunięcie tłoczka wtórnego do ścianki cylindra, wyciśnięta zaś stąd ciecz, idzie do przewodów hamulców tylnych. Mamy tu więc zarazem wyrównanie samoczynne działanie hamulców tylnych i przednich.

Jak widzimy z przekroju rys. 4 i 5 tłoczki zakończone są czopkami, które przy normalnej pracy hamulców nie powinny się stykać. W wypadku jednak nieszczelności lub pęknięcia przewodów hamulców przednich między tłoczkami, nie mogłoby powstać ciśnienie, a wówczas czopki tych tłoczków zetknęłyby się, a to znów pozwoli na normalne zahamowanie kół tylnych. Gdyby jednak nieszczelność lub pęknięcie miało miejsce w przewodach hamulców tylnych i nie mogłoby powstać potrzebne ciśnienie pomiędzy tłoczkami wtórnymi a denkiem cylindra, to wówczas czopki tłoczka i denka cylindra zetkną się, co znów pozwoli na normalne hamowanie kół przednich.

Ciecz dostaje się między tłoczki, oraz między tłoczek wtórny, a denko cylindra poprzez otworki uwidocznione na przekroju. Otwory większe pozwalają na lepsze krążenie dookoła części środkowej tłoku, a to celem zabezpieczenia przed ewentualnym dostępem powietrza. Szczelność jest zapewniona przez zastosowanie pierścieni gumowych. Ruch do przodu tłoczka wtórnego jest ograniczony śrubą, znajdującą się w dolnej części cylindra. Dwa zawory samoczynne są umieszczone w zbiorniku i denku cylindra. Wyżej opisany typ cylindra hamulcowego, stosowany jest obecnie przez szereg wytwórni samochodowych.

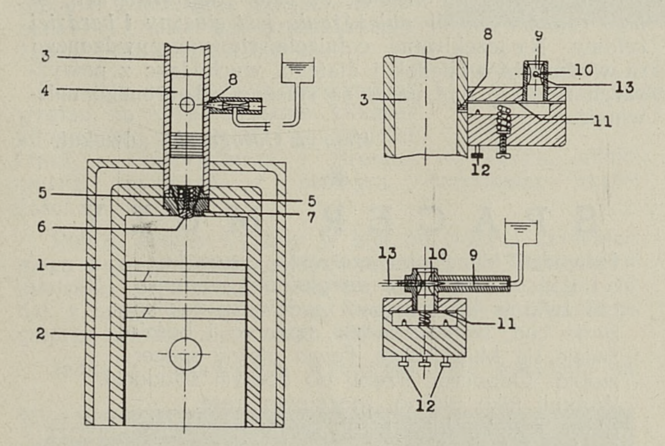
L. Sch.

Silnik lotniczy na paliwo ciężkie Jalbert - Loire

Dotychczasowe wysiłki konstruktorów francuskich nad rozwiązaniem silnika lotniczego pędzonego paliwem ciężkim, pozostały bez pozytywnego rezultatu. Były wprawdzie ciekawe konstrukcje Hispano-Suiza, (wg. systemu Clerget), Salmson'a (wg. Szydłowskiego), Coatelen i Botali-Rescovice, jednak nie wyszły one ze stadium prób i silniki te zostały wykonane najwyżej w ilości kilku sztuk. Nawet seryjna budowa opartego na zasadzie licencji Junkersa — silnika Diesla CLM dotychczas nie została jednak w pełni uruchomiona.

Obecnie w wytwórni „Ateliers et Chantiers de la Loire" zbudowano silnik na paliwo ciężkie, oparty na nowej zasadzie patentu Jalbert'a, przy czym 125-godzinna próba na hamowni dała zupełnie zadawalające rezultaty. Jest to silnik dwutaktowy, o 4-ch wiszących cylindrach, o pojemności 6,9 l. (średnica 130 mm., skok=130 mm.). Moc przy obrotach normalnych: 2400 obr/min. wynosi 125 KM., a moc szczytową 150 KM rozwija przy 2600 obr/min., co wynosi około 21,7 KM na jeden litr pojemności. Waga silnika w stanie suchym wynosi 175 kg., co odpowiada 1,4 kg./KM przy obciążeniu normalnym i 1,167 kg/KM przy obciążeniu szczytowym.

Sposób zastosowany przez Jalberta odbiega od zasad, na których oparte są znane nam silniki wysoko i średnio prężne, pracujące na ropie lub oleju, gdzie w taki czy inny sposób następuje wtrysk paliwa, bądź do komory wstępnej, bądź też do komory kompresyjnej, w momencie końcowym sprężania.



Schemat silnika lotniczego na paliwo ciężkie Jalbert - Loire: przekrój osiowy cylindra, oraz podłużny i poprzeczny przekrój gaźnika.

W silniku Jalberta zastosowany specjalny gaźnik wytwarza bardzo bogatą mieszankę oleju pędnego z powietrzem, która w postaci pary, zostaje wprowadzona do właściwej przestrzeni kompresyjnej.

Załączony rysunek bliżej wyjaśnia sposób pracy tego silnika. W przedłużeniu właściwego cylindra 1, znajduje się drugi, znacznie mniejszy cylinder, t. zw. wstrzykowy 3, wewnątrz którego porusza się tłoczek 4. Tłoczek ten jest sterowany z wału korbowego silnika, wykonuje więc ruchy synchroniczne z tłokiem roboczym 2. Przekładnia jest tak dobrana, że oba tłoki poruszają się zawsze w kierunkach przeciwnych, przy czym tłoczek 4, nieznacznie wyprzedza tłok 2, a nadto stosunek sprężania jest wyższy w cylindrze wstrzykowym 3. W ścianie między jednym a drugim cylindrem osadzony jest zawór 6; w gnieździe zaworu są dwa kanały 5, przez które wnętrze cylindra wstrzykowego komunikuje się z rowkami 7, wyfrezowanymi w gnieździe zaworu. Z boku cylindra wstrzykowego znajduje się otwór 8, przez który mieszanka z gaźnika dostaje się do cylindra wstrzykowego.

Podczas ssania (na rys. tłok 2 porusza się na dół, tłok 4 — ku górze), w momencie gdy tłoczek 4 odsłoni otwór 8, mieszanka zassana zostanie do wnętrza cylindra wstrzykowego 3. Następuje wówczas w górnym cylindrze częściowe przechodzenie mieszanki w stan pary nasyconej, tak że w cylindrze wstrzykowym olej znajduje się zarówno w postaci kropel płynu, jak i w postaci pary. Równocześnie w cylindrze roboczym odbywa się właściwe płókanie czystym powietrzem, jak w normalnym silniku dwutaktowym. W następnym takcie, podczas kompresji. w cylindrze roboczym powietrze zostaje wysoko sprężone, a w cylindrze wstrzykowym zostaje sprężona mieszanka.

Pod wpływem ciepła kompresji — resztki płynnego paliwa zostają przeprowadzone w parę. Przy przechodzeniu przez oba wymienione kanały 5, pary paliwa podgrzewają się w dalszym ciągu. W pobliżu górnego martwego punktu zawór 6 otwiera się samoczynnie, po czym, z powodu różnicy ciśnień w obu cylindrach, sprężone pary paliwa gwałtownie przechodzą z cylindra wstrzykowego do komory wybuchowej i tutaj przy zetknięciu się z silnie ogrzanym powietrzem zapalają się.

Na rysunku po prawej stronie widać podłużny i poprzeczny przekrój gaźnika.

Pomiędzy dyszą 9 i rozpylaczem 10, oraz otworem ssącym 8, jest wstawiona giętka płytka metalowa 11. Luz jej reguluje się śrubami nastawnymi 12. Płytka ta ma za zadanie rozpylić mieszankę, kierując ją podczas ssania zupełnie płasko.

Ilość paliwa reguluje się iglicą 13.

Wobec zadawalających rezultatów prób z powyższym silnikiem, przystąpiono obecnie do budowy silnika 4-krotnie większego, 6-cylindrowego. Rozwinie on moc 600 KM przy 2600 obr/min.; ciężar silnika suchego 520 kg., co oznacza 0,867 kg/KM. Silnik ten w najbliższych dniach zostanie ukończony i rozpoczną się z nim doświadczenia na hamowni.

Fr. Witt.

Felieton sądowy

Objeżdżać z przodu czy z tyłu?

Ciekawy, bo oparty w swych założeniach na kinetyce pojazdów mechanicznych, wyrok zapadł na jednej z ostatnich sesyj sądu dla spraw samochodowych. Przed sądem stanął p. J. W. (prawo jazdy zielone), oskarżony o to, że w czerwcu r. b. prowadząc w Warszawie, na ul. Grochowskiej samochód osobowy bez należytej ostrożności najechał na przechodzącego jezdnią S. K., wywołując u poszkodowanego złamanie kości nosowej i ogólne potłuczenie, to jest o czyn, przewidziany w art. 236 § 2 K. K.

Oskarżony do winy się nie przyznał i wyjaśnił Sądowi, że krytycznego dnia prowadził auto osobowe ulicą Grochowską, jadąc z Warszawy w stronę Wawra. W pewnej chwil zauważył, że przed nim — na jakieś 100 — 120 m. posuwają się w stronę Wawra dwie furmanki, wobec czego chcąc je wyprzedzić, zaczął lekko skręcać na lewą stronę jezdni, by objechać furmanki łukiem elipsy.

W tym samym czasie, naprzeciw oskarżonego jechały w stronę Warszawy dwie furmanki, jedna za drugą, zasłaniając kierowcy samochodu widok. Gdy samochód sunął lewą stroną jezdni, nagle, przy wymijaniu furmanek, idących do Warszawy, wybiegł bezpośrednio z za drugiej furmanki, może z odległości 3 — 4 metrów, człowiek, zwrócony twarzą w kierunku Wawra, czyli tyłem do oskarżonego. Jezdnię przebiegał ukośnie. Oskarżony skręcił głębiej na lewo, by go objechać od tyłu, gdy wtem człowiek ów obejrzał się i cofnął, a w tym samym momencie oskarżony uderzył go.

Pierwsza z idących naprzeciw oskarżonego furmanek była niska, druga zaś za nią kryta wysoko brezentem. Obok oskarżonego na przednim siedzeniu nikt nie siedział, na tylnym siedzeniu po prawej stronie siedział świadek w sprawie niniejszej pani K., a po lewej — świadek J.

W charakterze świadka zbadano pokrzywdzonego. Staje przed Sądem młody, trzydziestoletni mężczyzna. Na pytanie Sądu co do swego zawodu, wyjaśnia, iż jest listonoszem i pracuje w urzędzie pocztowo-telegr., mieszczącym się na ul. Grochowskiej, nawprost miejsca wypadku. Na chwilę przed wypadkiem wyszedł z urzędu pocztowego z pocztą do rozniesienia. Stojąc jeszcze na trotuarze, na brzegu jezdni, obejrzał się w lewo, w stronę Wawra, a widząc, że żaden pojazd nie jedzie. zaczął przechodzić przez jezdnię. W tym wjechał na pokrzywdzonego samochód, którego przed tym pokrzywdzony zupełnie nie widział, nie widział również furmanek. Od strony Warszawy jechała jakaś fura, a oskarżony, który jechał za furą, zaczął skręcać na lewo już na jakieś 150 m. przed tą furą. (Tym samym świadek przeczy sam sobie, gdyż przed chwilą zeznał że samochodu w ogóle nie widział!).

Po wypadku pokrzywdzony leżał przeszło 3 tygodnie: ogólne potłuczenie i rany nosa. Dla zbadania wprawności oka pokrzywdzonego sędzia zapytuje: jaką długość ma sala sądu, w której rozprawa się toczy? Pada odpowiedź: 40 metrów(!), gdy w rzeczywistości sala ma około 15 m długości.

Pierwszych kilku świadków nie wnosi do sprawy istotnych okoliczności, poza jednym, powtarzającym sie w zeznaniach, a ważnym szczegółem — mianowicie wszyscy stwierdzają zgodnie, że nie widzieli żadnych furmanek, ani idących w stronę Wawra, ani też w stronę Warszawy.

Dopiero świadek L. zeznaje szereg okoliczności istotnych. Stwierdza on mianowicie, że siedząc na balkonie drugiego piętra, zwrócony twarzą w stronę Wawra, usłyszał nagle silny i przeciągły zgrzyt hamulców. Zgrzyt ten trwał wyjątkowo długo, może z 10 sekund. Gdy świadek spojrzał wdół, ujrzał, jak samochód jakiś wpadł na człowieka, którego powlókł z sobą parę metrów. Po wypadku samochód stanął obok apteki, o metr od chodnika, tak, jakby skręcał w lewo. Również i ten świadek stwierdza, że nie widział żadnych furmanek.

Ostatni ze świadków, pan J., który w momencie wypadku siedział za plecami oskarżonego, stwierdza, że po wypadku między samochodem a człowiekiem mogła jeszcze przejechać furmanka, co jednakże stoi w sprzeczności z zenaniem świadka L., który jest świadkiem najbardziej wiarygodnym, zarówno z powodu braku jakiegokolwiek zainteresowania dla rozstrzygnięcia sprawy karnej, jak i ze względu na wyjątkowo dobrą możność obserwacji z wysokości drugiego piętra, a który to świadek zeznał kategorycznie, że po wypadku maszyna stanęła obok apteki, o metr od chodnika, i tak, jakby samochód skręcał w lewo.

Po zamknięciu przewodu sądowego i wysłuchaniu głosów stron, sędzia ogłosił wyrok, mocą którego oskarżony J. W. został uniewinniony z zarzucanego mu czynu. W ustnym uzasadnieniu wyroku sędzia stwierdził, że przede wszystkim za nieudowodniony uznaje fakt poruszania się po szosie jakichkolwiek furmanek na tej wysokości ulicy Grochowskiej, na jakiej znajdował się pokrzywdzony. Z drugiej strony wypływa z zeznania samego pokrzywdzonego, że jednak w pewnej odległości od niego jechała również z Warszawy furmanka i że oskarżony, który jechał za nią, skręcił na lewą część jezdni, by furmankę wyprzedzić. Ta część zeznania pokrzywdzonego znajduje całkowite potwierdzenie w zeznaniach samego oskarżonego, oraz świadka L., którego zeznaniom Sąd daje całkowitą wiarę.

Z tych względów Sąd uznaje za stwierdzone, że w momencie wypadku, oskarżony znajdował się na lewej części jezdni i to nawet dość blisko trotuaru. Jednakowoż z faktem tym nie należy łączyć kwestii winy oskarżonego. Sąd uznaje bowiem za udowodnione, że oskarżony skręcił na lewą stronę jezdni, by wyprzedzić znajdującą się przed nim furmankę, gdy jednak, będąc już na tej stronie jezdni, ujrzał przechodzącego jezdnią człowieka, zwróconego tyłem do niego, uczynił rozsądnie, trzymając się dalej lewej strony jezdni w tym celu, by go objechać od tyłu. *Sąd stwierdza, że tego rodzaju sposób objeżdżania jest słuszny i bardziej celowy.* Nieoczekiwane cofnięcie się pokrzywdzonego spowodowało wypadek i dlatego, wychodząc z powyższych założeń, Sąd uznał za słuszne oskarżonego uniewinnić.

Henryk Gołogórski, adwokat.

✶

SPACER MUZY

Prowadzą Muzę pod czerwoną parasolką
od słońca. Tak śmieją się głośno i rubasznie.
Nie było w ich rozmowie cudów, ni aniołków.
Furda cud, świętość miłość, tęsknota i baśnie!
Śmieje się Muza także. Potym piękny spacer
zrobią. Odpocząć trzeba po dobrym śniadaniu.
Wybrali taką piękną, spacerową trasę.
Auto. Siadają. Jazda! Tak cieszy się na nią.
Głośny śmiech. Plan wieczornej robią pantominy
w kabarecie. Tak... potym kolacja na mieście.
Szampańskie... słodkie... Muza tak lubi szampana.
Pokazują po drodze fabryki, kominy,
najważniejsze społeczne roztrząsają kwestje,
obmawiają stosunki, ludzi, piękno, cnotę,
wyśmiewają płacz, smutek, marzenie, tęsknotę...
Zła droga. Dziury. Od lat już nie naprawiana.
Auto tak skacze. Szofer kręci kierownicą.
Stanęli. Coś się stało. Cicho... wrony krzyczą
na łące. Krzyż. Zachodu czerwień... pochylony
Krzyż stary... Muza patrzy. Łzy... serdeczna męka...
Biegnie. Jak dawno... Piękno... Pod krzyżem uklękła...
Śmiech szyderczy, zły, głupi. Szofer rozzłoszczony.
Skończony spacer. Kierownica pękła.

Eustachy Ścibor - Rylski

(Z cyklu: „Czarne, zielone i czerwone“).

500-ką przez Alpy

Kiedy w roku ubiegłym wybrałem się z moim przyjacielem do Italii na Polskim Fiacie model 508, uważałem to za normalną wycieczkę i aczkolwiek rezultaty tak pod względem turystycznym, jak i oszczędnościowym w porównaniu do podróży koleją były bardzo zadawalniające, nie wybiegały jednak ponad normy jazdy samochodowej.

W roku bieżącym zdecydowałem się na jazdę dwuosobowym Fiatem model 500, montowanym w Polsce, i wobec naprawdę ciekawych wyników pragnę podzielić się spostrzeżeniami z Czytelnikami Auta i Techniki Samochodowej, mając głównie na celu zwrócenie uwagi na osiągnięte oszczędności w porównaniu z podróżowaniem koleją.

Muszę tu zauważyć, że w 500-ce poza dwoma osobami, mieszczą się wygodnie dwie spore walizki i dwa nesesery, należy je jednak dobrze przymocować pasami dla uniknięcia obcierania w czasie jazdy.

Trasa, wytknięta przez wycieczkę przedstawicieli Polskiego Fiata do której się przyłączyłem, biegła przez Poznań, Lipsk, Monachium, Insbruck, Brennero, Trento, Riva, Mediolan, Turyn, Mediolan, Verona, Wenecja, Tarvisio, Wiedeń, Brno, Katowice do Warszawy.



Przełęcz Passo del Giovo 2.139 metrów nad poziomem morza.

Nie będą opisywał samej trasy, ograniczę się tylko do stwierdzenia, że za wyjątkiem kilkunastu kilometrów na odcinku Warszawa — Poznań i przykrego objazdu Częstochowa — Piotrków przez Kłobucko — Szczerców, drogi są wszędzie doskonałe, a przełęcze alpejskie Brennero i Tarvisio nie przedstawiały żadnej trudności dla 500-ki.

Pozatem za drogą tą przemawiał wzgląd na wykorzystanie kilkuset kilometrów autostrady na odcinku Lipsk — Norymberga i Brescia — Turyn, gdzie można wyciągać z maszyny maksimum szybkości.

Robiąc pewne wypady w bok od trasy i używając mego wozu w poszczególnych miastach dla komunikacji miejskiej, przejechałem ogółem 4014 km. w ciągu 16 dni, z czego na samą drogę przypada 10 dni, czyli że średnio przebywałem około 400 km.

Jedną z ciekawszych wycieczek była eskapada na Passo del Giovo. Jest to jedna z trudniejszych przełęczy na trasie Brennero — Merano (najwyższy punkt 2139 m. nad poziomem morza). W przejeździe przez tę przełęcz 500-ka wykazała wszystkie swoje zalety, dotrzymując tempa dużym, silnym samochodom.

W ogóle wózek przez cały czas pracował bez zarzutu, tak że tylko w Mediolanie poleciłem przeczyścić gaźnik i wyregulować hamulce, odruchowo nadużywane przeze mnie przy karkołomnym zjeździe z Passo del Giovo.

*

Na zakończenie podam jak się przedstawia koszt całej jazdy bez amortyzacji wozu. Notowałem skrzętnie każdy najdrobniejszy wydatek i oto wyniki, przy czym uważam za stosowne koszta rocznego carnet de passage i międzynarodowego prawa jazdy wziąć do obrachunku tylko w połowie.

Garażowanie, mycie	„ 23,00.
Benzyna 236 litrów	Zł. 161,75.
Oliwa i smary	„ 5,25.
Drobne naprawy	„ 12,00.
Autostrady	„ 12,00.
Carnet de pasage i prawo jazdy	„ 53,50.
Razem	Zł. 267.50.

Wynosi to zatem 133 zł. 75 gr. od osoby, przy czym nie biorę pod uwagę oszczędności, jaką daje samochód własny, dzięki zbędności wynajmowania tragarzy i taksówek przy przejazdach z dworców kolejowych do hoteli i vice versa. A przecież takich przejazdów poza Wenecją, gdzie trzeba, chcąc nie chcąc, skorzystać z gondoli lub vaporetta, było aż dziewięć, co w danym wypadku stanowi co najmniej 54 złote.

Według obliczenia Orbisu dwa bilety kolejowe 3-ciej klasy na całą trasę, przeze mnie przejechaną, kosztują Zł. 384,00!

Przewaga na korzyść 500-ki aż nadto widoczna.

*

Wracając do mego wózka, muszę zaznaczyć, że bez najmniejszego wysiłku osiągałem na nim następujące średnie szybkości: w Polsce 45 km., w Austrii i Czechosłowacji, ze względu na gęste osiedla 48 km., w Niemczech i Italii, dzięki autostradom i asfaltowanym szosom, 64 i 60 km. na godzinę.

Można zatem śmiało stwierdzić, że nowoczesny mały wóz dobrej marki samochodowej nadaje się najzupełniej do dużych podróży, a samo podróżowanie, o ile nie zależy na pośpiechu, pod wieloma względami przewyższa jazdę koleją.

Inż. T. Marchlewski





Z lewej droga zblokowana śniegiem na Passo del Giovo; z prawej „500"-ka na Passo del Giovo przy schronisku

Jak Amerykanie rozwiązują kwestię ruchu kołowego?

Nowy Jork, w październiku.

Aby zmniejszyć ilość katastrof samochodowych w St. Zj. głowią się specjaliści i nie specjaliści. Toteż nie ma prawie tygodnia, żeby nie wprowadzono lub nie stosowano różnego rodzaju udogodnień i usprawnień w ruchu kołowym, specjalnie dla samochodów.

W większych miastach stosuje się podział ulic równolegle do siebie biegnących w ten sposób, że na jednej obowiązuje ruch kołowy w jednym kierunku, zaś na następnej ulicy ruch odbywa się w przeciwnym kierunku. Szerokie ulice, przeważnie t. zw. „avenue" (aleje), poprzeczne do ulic o jednokierunkowym ruchu, mają ruch dwukierunkowy.

Światła ostrzegawcze czerwone i zielone ustawione prawie na każdym rogu, lub co kilka ulic, regulują doskonale ruch i pozwalają policji więcej zajmować się bezpieczeństwem publicznym. Jedynie w chwilach kiedy dzieci wracają ze szkół, lub w okresie powrotnej fali rzesz pracujących, a także wieczorem przed lokalami rozrywkowymi — w tych wypadkach policja obejmuje kierowanie ruchu kołowego, stosując się zresztą ściśle do świateł, tak że raczej policjanci strzegą, aby kierowcy respektowali sygnały świetlne.

W Nowym Yorku ruch kołowy ogranicza się do znikomej ilości powozów konnych i kilkusettysięcznej armii samochodów. Konie ciągną z rana furgony z mlekiem, pieczywem i bielizną, resztę zaś funkcji spełnia samochód. Jedynie w okolicy Central Parku stoi kilka, zazwyczaj osiem, dorożek, zaprzęgniętych w konie. z eleganckim woźnicą w cylindrze. Jeżdżą nimi mamusie z dziećmi lub podchmieleni i sentymentalni bussinesman'i, przypominając sobie z łezką w oku, że kiedyś, bardzo dawno, gdzieś w „starym kraju" jeździli jego rodzice takim to środkiem lokomocji.

*

Aby opanować i usprawnić wciąż wzrastający ruch samochodów specjalnie rozbudowano arterie wlotowe miasta oraz przeprowadzono na długości wielu kilometrów specjalną autostradę nad rzeką Hudson, która to autostrada na przestrzeni wielu ulic, ułożona jest na słupach żelazo-betonowych. Samochody na tej autostradzie rozwija szybkość do 60 mil (mila = 1609 m) na godzinę.

Ostatnio zbudowano nadto prawdziwe cudo techniki, a jest nim słynny Triborough Bridge — most, łączący trzy powiaty. W zasadzie trzy powiaty to są trzy wielkie miasta - dzielnice, składające się na Wielki New York.

Przepiękna żelbetonowa konstrukcja autostrady z jezdnią o sześciu torach, z licznymi mostami, łączącymi ulice, wreszcie z pięknym wiszącym mostem nad jednym z dopływów Hudsonu i ze zwodzonym mostem nad drugim z dopływów tej rzeki, tworzą nie tylko wygodną i wspaniałą, ale także piękną ozdobę.

Ciekawym z punktu widzenia ruchu jest zbudowany dawniej Holland Tunnel pod rzeką Hudson, o dwuch równolegle biegnących tunelach. Każdy z tych tuneli posiada po dwa tory dla samochodów.

Holland Tunnel łączy się znów z drugą żelbetonową konstrukcją — słynną General Pulaski Skyway (droga gwiaździsta „Generała Pułaskiego"). Droga samochodowa na żelazobetonowych słupach śmiałym rzutem zawieszona nad błotami, po której samochody suną do 60 mil na godzinę.

Obecnie rozpoczęto nowe prace nad budowa dwuch nowych tunelów pod rzeką, gdyż okazały się praktyczniejsze i tańsze.

*

Z chwilą rozpoczęcia roku szkolnego, w klasach starszych nauczyciele uświadamiają dzieci, jak należy przechodzić przez jezdnię, aby nie narazić siebie lub kogoś na śmierć lub kalectwo. Wybiera się roztropniejszych młodzieńców, którzy z tyczkami białego koloru, ze skórzanym paskiem na ramieniu, pełnią straż na chodnikach ulic, przylegających do dzielnicy szkolnej i pomagają stojącemu po środku jezdni policjantowi przepuszczać młodzież ze szkoły lub do szkoły.

Przez całą dobę krążą patrole policyjne w samochodach, pilnie śledząc nad prawidłowością sprawności ruchu samochodów.

Wszędzie na ulicach, mostach, tunelach i drogach widnieje moc ostrzegawczych napisów, które również regulują ruch kołowy.

Są miasteczka, posiadające jednego policjanta na motocyklu, który stanowi najpoważniejszy dochód magistratu z kar pieniężnych, pobieranych za jazdę wbrew przepisom.

Wiele ulic w miastach w ogóle jest zamkniętych dla samochodów, z uwagi na znajdującą się na danej ulicy szkołę lub terenu, przeznaczonego w okresie letnim specjalnie dla zabaw młodzieży uczącej się.

Dla sprawniejszego regulowania ruchu pieszego i kołowego na skrzyżowaniach ulic, gdzie jest największe nasilenie ruchu, znajdują się posterunki policjantów konnych. Patrząc z góry łatwiej wydają rozkazy i skuteczniej rozwiązują zatory, wytwarzane przez samochody.

Z uwagi na wszelkiego rodzaju pochody, demonstracje lub uroczystości, związane z marszem wielu formacji, policja w Nowym Jorku, podobnie jak w wielu innych większych miastach, posługuje się samolotami. Inspektor policji bacznie śledzi z wysokości kilkuset metrów ruch kołowy i komunikuje posterunkom, gdzie i dokąd należy skierować samochody, maszerujące oddziały, lub gdzie należy natychmiast interweniować.

W godzinach poobiednich, kiedy masy pracujące powracają z biur i fabryk do domów, zabrania się próżnym taksówkom jazdy po najruchliwszych ulicach.

W wielu wypadkach, policjanci regulujący ruch stosownie do świateł (a właściwie strzegący, aby kierowcy stosowali się do świateł), posługują się gwizdkiem, jak również dają sygnały jazdy „naprzód" lub „stop" — rękami. Ruchy rąk jednak są naturalne, jak również cała postać policjanta. Nie pręży się, nie wykonywa ruchów rytmiczno-plastycznych, lecz spokojnie ręką w białej rękawiczce (lepiej widoczna ręka!), podaje najprostszym gestem znak kierowcom.

Z chwilą gdy jedzie jakaś wybitna osobistość lub komuś bardzo się śpieszy i zależy na szybkim dostaniu się z jednej dzielnicy miasta do drugiej, wówczas policja za specjalną opłatą (bodajże około 25 dolarów), przydziela policjanta na motocyklu, który poprzedza samochód pędzący do 70 mil na godzinę. Motocykl rykiem syreny zatrzymuje ruch na poprzecznicach.

Zjawisko to jest prawie codzienne i kierowcy, jak i przechodnie przyzwyczaili się do niego. Wszyscy wyglądają wówczas zaciekawieni, czy przypadkiem nie pędzi samochód policji w pościgu za gangster'ami, lub pogotowie ratunkowe, bądź też wypatrują co to za „wyższa" osobistość tak bardzo się spieszy.

Jerzy Laszkowski.

NASZE KŁOPOTY

KTO BĘDZIE PŁACIŁ? CODZIENNY OBRAZEK Z ULIC WARSZAWY.

Trrraaach!!!...

Charakterystyczny brzęk tłuczonego szkła. Wołania, krzyki: stać, policja, trzymajcie go! Przerażone, zaciekawione twarze przechodniów.

Tłum gapiów gromadzi się dokoła wypadku.

Co się stało, czy są ranni, co się stało?

Ano stało się to, co się dzieje kilka albo i kilkanaście razy na dzień w stołecznym mieście Warszawie — niesforny, czy też źle powożony koń, wyrżnął dyszlem w samochód, wytłukł 2 szyby, uszkodził karoserię i — już.

Jeden z pasażerów trzyma się za twarz, zdaje się, że nieco krwawi...

Na szczęście okazuje się, że to tylko powierzchowne draśnięcie twarzy — szyby były z tzw. nierozpryskującego się szkła — ot, rozbiły się „na drobny maczek", drobiny obsypały twarz pasażerowi, lekko go kalecząc. Ale gdyby tak była zwykła szyba, byłoby znacznie gorzej...



Wypadek omawiany widziałem w piątek 22.X na zbiegu ul. Królewskiej i Krakowskiego Przedmieścia. Samochód jechał wolniutko po szynach, za tramwajem skręcającym z ul. Królewskiej w Krakowskie. Dorożka konna skręcała z Krakowskiego (jechała od strony Nowego Światu) w Królewską. Dorożkarz, jak to się dzieje niemal bez wyjątku, nie skręcał szerokim łukiem, jak powinien, lecz skrócił sobie drogę, wjeżdżając na prawą stronę (wypadek miał miejsce na szynach tramwajowych) jezdni.

W czasie spisywania protokółu dorożkarz lakonicznie, z głębokim przekonaniem w słuszność swej sprawy, oświadczył: „koń, psia jucha, panie posterunkowy, jest gorący i niebardzo usłuchany, trochę narowisty, widać coś go podjudziło i skoczył w toten samochód...".

Sytuacja jest dla właściciela pojazdu motorowego bez wyjścia — niebezpieczeństwo kalectwa własnego i pasażerów, zdenerwowanie, strata czasu, nieosiągnięcie celu podróży bądź jazdy, strata pieniężna — rozbite, kosztowne szyby ze szkła nierozpryskującego się.

Kto za to wszystko będzie płacił? Dorożkarz? Tow. Asekuracyjne? Szkoda zachodu, trudów i straty czasu.

Sytuacja jest beznadziejna — trzeba do własnej, prawidłowej i ostrożnej jazdy dołożyć ze 200 złotych. Oto rezultat „konkretny i życiowy"!



W dzień później, w sobotę 23.X, los zesłał mi na oczy inny wypadek. Spłoszony, czy też narowisty koń dorożkarski, ciągnąc wehikuł, zwany dorożką, po ul. Świętokrzyskiej, wpadł całym impetem na chodnik rozbijając wystawę sklepu z aparatami radiowymi i fotograficznymi w domu nr 36.

Wierzgającego konia, tkwiącego do połowy w wystawie, trudno było wydobyć spod stosu połamanych aparatów radiowych i fotograficznych oraz szczątków świetlnej reklamy.

Dorożkarz oświadczył, że „konia kupił przed kilku dniami na wyprzedaży wojskowej i w sobotę po raz pierwszy wyjechał z nim na miasto. Pewnie jest narowisty"...

Firma Radiolit poniosła straty około 6.000 złotych.

✶

Wypadków takich i podobnych, jak wyżej wymienione, możnaby cytować tysiące. Każdy dzień przynosi w tej dziedzinie nowe i zawsze te same „sensacje". Po Warszawie kursuje 1.710 dorożek, 3.401 wozów konnych zarejestrowanych oraz około 3.000 sztuk wozów niezarejestrowanych w Warszawie.

Od kierowcy pojazdu mechanicznego żąda się dokładnych znajomości przepisów ruchu, poddaje ich się szczegółowemu egzaminowi, bada ich stan psychiczny i moralny, kontroluje ich bystrość, reakcję itp. itp.

A kto, pytam, egzaminuje z przepisów jazdy i umiejętności prowadzenia pojazdów dorożkarzy i furmanów? Czyż ci gruntowni analfabeci ruchu, barbarzyńcy, znęcający się nad końmi, rekrutujący się w 90 proc. z najgorszego elementu wypędków folwarcznych z włości podwarszawskich, awanturnicy i pijacy, nie biorą udziału w skomplikowanym ruchu miejskim, wymagającym nie tylko mocnych nerwów i pewnego oka, ale nadto dużej dozy sprytu, szybkiej orientacji i pewnej dozy inteligencji.

Kto będzie płacił, pytam, za milionowe szkody wyrządzone przez woźniców obywatelom stolicy? Grecja? Czy władze powołane nie tylko do czuwania i opieki nad ruchem w Warszawie, lecz do rozwiązywania pewnych zasadniczych zagadnień, czekają iżby poszkodowani obywatele Warszawy w ich kierunku rozpoczęli kierować sprawy sądowe o odszkodowania za straty?



Pasażerowie dorożki samochodowej muszą być ubezpieczeni od wypadku. Tak brzmi przepis, którego nie można ominąć. Podnosi to oczywista koszty eksploatacji dorożki samochodowej. A dlaczego pasażerowie dorożki konnej nie są ubezpieczni? Czy nie znajdują się na jezdni wśród pojazdów, w niebezpiecznej gmatwaninie ruchu? Czy są dostatecznie bezpieczni w drewnianej, delikatnej budowy dorożce, niczym niechronionej. Czyżby byli bezpieczni dlatego tylko, że wolno jadą? Ale czyż dorożki nie znajdują się ciągle na terenie szybkiego ruchu, gdzie pasażerowi dorożki konnej grozi nie tylko takie same, lecz większe jeszcze niebezpieczeństwo (ze względu na słaby, drewniany, niechroniony niczym pojazd), niż pasażerowi taksówki, która ma karoserię wielokrotnie mocniejszą?



Te nonsensy winny być wreszcie przez odpowiednie władze nadzorcze troskliwie rozpatrzone i właściwie załatwione.

Sytuacja staje się bowiem doprawdy nieznośna.

A. O.

„OBJAZDY" 80-CIO KILOMETROWE...

„Wracając przed paru dniami samochodem ze Śląska do Warszawy stwierdziłem, że na szlaku tym wiodącym przez Częstochowę, Piotrków, Tomaszów, Rawę Maz., Mszczonów, Raszyn—Warszawę, roboty na drogach prowadzone są w ten sposób, że zamyka się odcinek szosy od razu na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów, nie wyznaczając jednocześnie trasy objazdu.

Tak się ma sprawa objazdu od Częstochowy do Piotrkowa, gdzie tylko wtajemniczeni wiedzą, że z Częstochowy wobec naprawy drogi przez Radomsk, Kamińsk, należy jechać na Brzeźnicę, Stróżę, Szczerców, Bełchatów — Piotrków. Szerokiemu ogółowi automobilistów, szlak ten nie jest znany. Toteż samochody odbywają ten odcinek (Częstochowa — Piotrków) wedle swego widzimisię. Najgorzej sprawa objazdu przedstawia się od Radziejowic do Warszawy, przeszło 35 km, gdzie objazd wynosi przeszło 45 km po dziurach, kocich łbach i innych wertepach, i prowadzi przez Grodzisk, Brwinów, Milanówek, Pruszków i Włochy.

Czy nie można dokonywać naprawy dróg na mniejszych odcinkach, jak tylko od razu po 45 km i 90 km?

Proszę Szanowną Redakcję o zamieszczenie tego listu w swym piśmie, albowiem dojdziemy do takich absurdów, że na odcinku o długości 100 km, objazdy po dziurach i wybojach wyniosą 80 km!

xy.

Impreza bardzo udana

Jednodniowa Jazda Konkursowa A. P.

Jak z rogu obfitości sypnęły się zgłoszenia do Jednodniowej Jazdy Konkursowej Automobilklubu Polski. Gdy na liście zgłoszeń zaczerniło się nazwisko pod numerem „20" — wiecznie zaaferowany, ale zawsze, mimo nawału pracy, uprzejmy (podziwiam mocne nerwy tego człowieka!) sekretarz Komisji Sportowej AP — p. St. Zabłocki uśmiechnął się półgębkiem. Przy trzydziestym zapisie zatarł ręce z zadowoleniem i wyrzucił krótko a mocno: „dobrze jest!" Ale lista nie „stanęła" jeszcze, „puchła" dalej — aż do 39-ego numeru! 39 zgłoszeń w tak, bądź co bądź, poważnej imprezie to sukces doprawdy niezwykły, bodajże wogóle niespotykany w naszym dotychczasowym, dość skromnym życiu sportu automobilowego.



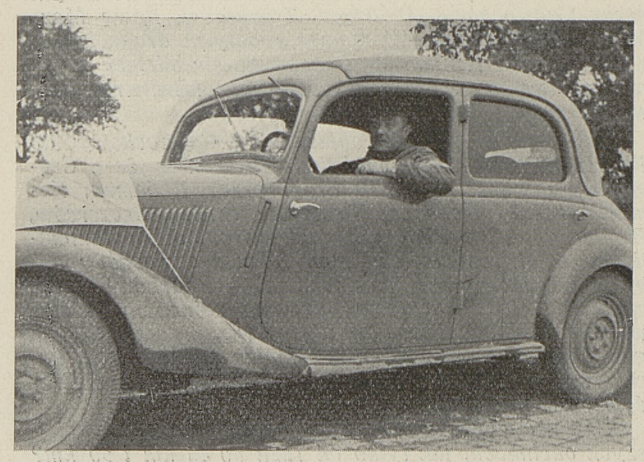
P. Jerzy Nowak na swym angielskim M. G. budził postrach wśród konkurentów.

Ostatecznie wystartowało 38-miu kierowców na 39 zgłoszonych. Na starcie nie zjawił się jedynie p. Urbański (Chevrolet). Może zaspał...

Gwarno było w ów wieczór sobotni 9 października w lokalu Automobilklubu Polski. Lokal wypełniony po brzegi niecodziennymi gośćmi, w ubraniach sportowych i kombinezonach, których wygląd świadczył nie rzadko, że niedawno „były zajęte" przy solidnej pracy przy wozie.

Kierowcy różne stosowali „metody" przed startem. Ten i ów zamówił sobie befsztyk „po angielsku" z podwójną porcją chleba („raźniej jadę jak żołądek trawi..."), inny znów łyknął tylko filiżankę czarnej kawy, którą zagryzł sucharkiem („pewniej jadę, jak jestem głodny, inaczej zasypiam..."). Każdy podchodzi indywidualnie do spraw żołądkowych — jeden lubi arbuz, inny znów dynię...

Był i brydż, były i tańce — a jakże, aby przetrzymać do północy. Przybyło wesołe towarzystwo sympatycznych Włochów, aby obserwować odlot licznego (nareszcie!) stadka wozów, które przypominają słoneczną, piękną Italię, świetne turyńskie owoce, znakomite „frutti di mare" (specjalność m. in. świetnej kuchni bolońskiej), łagodne lecz przyjemne wino włoskie, no i najlepsze z wszystkiego co włoskie — dla nas — t. zw. pożeraczy kilometrów — wspaniałe włoskie drogi.



Min. Krzysztof Siedlecki — jeden z najaktywniejszych w sezonie tegorocznym entuzjastów sportu automobilowego, wziął również udział na swym Mercedesie w Jeździe Konkursowej A. P.

PIERWSZY NA ZIEMI POLSKIEJ START 500-TEK

Zbliża się północ. Przed lokalem AP tłumy ciekawych. Czerń nocy raz po raz przerywa błysk lampki fotografów. Wozy ustawione w długi rząd, co chwilę ktoś nowy przybywa — samochody snują się gęsto tu i tam — obrazek, jak z wielkiego miasta Zachodu.

Na przedzie ustawiły się „maleństwa" — 500-tki Fiata. Patrzą się z pod maski nieufnie na publiczność — tacy są wielcy, ci ludzie!

Małe wózki najwięcej sympatii budzą w serduszkach niewieścich, tak bardzo przecie wrażliwych na to co wątłe, „chudzieńkie", delikatne. Kobiety najwięcej zachwalają czupurne maleństwa, przekonywują o ich zaletach, ale... wolą jeździć wygodnymi landarami choćby nawet z „wysuwanym stopniem".

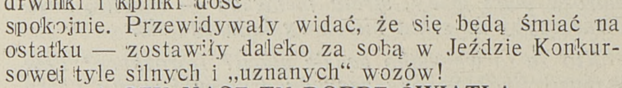
Takie są już przewrotne te istoty, stworzone ponoć dlatego, aby na ziemi zbyt nudno nie było.

Dowcipów na ten temat 500-tek snuje się co nie miara. Ktoś tam gorąco debatuje na temat, czy będzie można na próbie zrywu i hamowania ocenić czy 500-tka stoi „czterema kołami na linii", czy też „linia jest między kołami".

Inny „ktoś" zaleca wydanie kontrolerom przyjmującym wozy na punktach kontrolnych lornetek powiększających, gdyż mogą nie dojrzeć tych wózków na drodze...

Jeden z wytrawnych dowcipnisiów opowiada, jak to 500-ka zajeżdża na stację obsługi, a z wnętrza wozu kierowca niskim basem „zamawia": „proszę 10 deka oliwy i półtora litra benzyny"... A rozzłoszczony z powodu marnego targu obsługujący dorzuca gniewnie: „a może panu jeszcze kichnąć do opony..."





Inż. W. Rychter najzupełniej „po cywilnemu" w kapelusiku niefrasobliwie prowadził swego Chevroleta przez 605 km., jak na zwykłej przejażdżce podmiejskiej.

500-tki zniosły te drwinki i kpinki dość spokojnie. Przewidywały widać, że się będą śmiać na ostatku — zostawiły daleko za sobą w Jeździe Konkursowej tyle silnych i „uznanych" wozów!

A CZY MASZ TY DOBRE ŚWIATŁA...

Ostatnie zabiegi przy wozach, ostatnie rzuty oka na kilometraż, „rozkład jazdy", mapę. Ostatnie narady i porady czy przez most kolejowy, czy przez Pragę i co będzie z fatalnymi szlabanami.

Ktoś tam jest niezadowolony ze świateł, które mrugają niepokojąco, narzeka, że noc długa i „bardzo czarna", na to kolega, wesoło na ten temat usposobiony, odpowiada pięknym dwuwierszem:

„Ten, kto korzysta z Boscha oświetlenia
„ciemności nocy w jasny dzień przemienia!"

„I rzeczywiście" — jazda po naszych drogach, w „długą, ciemną noc" ze słabymi światłami, przy nieźle wyśrubowanej przeciętnej — nie należy do wyczynów najłatwiejszych.

38 WOZÓW WYSTARTOWAŁO W DROGĘ 605 KM.

Prezes Komisji Sportowej dyr. Reguski przybył na kilka godzin przed startem, ale tej „chwilki" ledwie starczyło na rozstrzygnięcie stu wątpliwości i odpowiedzi na tysiąc pytań. Wreszcie punktualnie o północy kraciata chorągiew opadła w dół, chargotnął silnik 500-tki, załkały koła (a może kółka?) po asfalcie i nr. 1 — p. Jerzy Korewicki (można było na tym „koniu" — majątek wygrać w totalizatora!) — „rozdarł światłem swego bolida zawiesistą czerń nocy" — jakby powiedział poeta.

Dalej poszło już szybciej — wyskoczyły jeszcze cztery „pchełki", po tym długo nic, po godzinie ruszyło stadko 6-ciu Polskich Fiatów, tyleż D. K. W. i 3 Sko-

„Ruszyliśmy w ciemną noc" — moment startu o północy p. J. Korewickiego (Fiat 500), o którego zaczęto się pilnie „wypytywać" dopiero po Jeździe Konkursowej...



dy Popular, od 2-ej w nocy zaczęły wyskakiwać 1500-ki Fiata (aż siedem sztuk!), 2 Mercedesy, 2 Olympie i angielski M. G. p. Nowaka, którego tak się okropnie bano.

Od 3-ej nad ranem ruszyły w drogę „ciężkie kanony" — Chrysler, 2 Chevrolety, Buick i Graham.

JADĘ 1500-KĄ Z MJR. GAWŁEM

Odpowiadając pozytywnie na miłe zaproszenie p. mjr. Gawła zająłem miejsce na tylnym siedzeniu 1500-tki z „rozkładem jazdy" w dwu palcach, mapą w dwu innych i zegarkiem na tymże lewym ręku. Prawą dłoń zarezerwowałem na... pozdrowienia dla „miejscowej ludności".

Powiem szczerze, że nie zawsze czuję się „swojo" w wozie prowadzonym przez „nieznajomego mężczyznę". Mam „na rozkładzie" kilkanaście jazd z czołowymi kierowcami Europy (m. in. Stuck, Caracciola) i wolę dobrego wariata od kiepskiego ostrożnisia. Muszę jednak się wyspowiadać, że ostatnia jazda dała mi doprawdy wiele, wiele satysfakcji — interesująca i pewna — oto krótkie dwa słowa, które powiedzą wszystko.

NA TRASIE JAZDY OKRĘŻNEJ

Ruszyliśmy umiarkowanie ostro przez Warszawę, groźny szlaban, dzięki uprzejmości obsługującego, nie zatrzymał nas długo. Szurnęliśmy po gładkiej szosie na Wyszków początkowo setkę, potym nieco wolniej, bo mgła stała miejscami bardzo gęsto.

Zaraz gdzieś pod Radzyminem kosem okiem spojrzeliśmy się na jasną Olympię p. Bergfrieda z Białegostoku, który, stojąc po lewej stronie szosy, jakieś rozhowory i gestykulacje prowadził z woźnicą i furmanką.

Mgła mityguje kierowcę, który jedzie ostro, ale równo, z rozsądkiem, bynajmniej nie na wariata. Zaraz po wyjściu na szosę mjr. Gaweł próbuje kilkakrotnie hamulce. Mimo, iż szosa jest oślizgła, wóz stopuje się idealnie równo. Brawo! Hamulce 1500-tki zdają egzamin na piątkę, jak również zdają egzamin opony Stomila, które doskonale trzymają się szosy.

Zaraz za Wyszkowem kończy się dobra droga — wpadamy w rozwalony szuter — dziury i wyboje „trzymają nas" aż do Białegostoku. Przed Białymstokiem zaczyna się „tasowanie" maszyn — szybsze mijają wolniejsze. Zostawiamy za sobą Skody Popular i M. G. p. Nowaka. Obserwujemy ten piękny wózek angielski, jak się potwornie męczy (sztywne osie, twarde resorowanie) na wybojach. Serce się kraje!

We wspaniałym galopie mija nas 1500-tka pod batutą p. Spielberga, któremu narazie ani mgła, ani wiraże nie przeszkadzają do utrzymywania szybkości ponad 100. P. Spielberg myli wprawdzie drogę i zostaje z tyłu, za chwilę jednak znów sadzi przed nami.

W Białymstoku pijemy benzynę na jakimś placyku. Mimo głębokiej nocy spora grupka ciekawych ogląda wozy. Tankowanie nie idzie zbyt szybko i nikt się zresztą zbytnio nie śpieszy — widać że z pośród kierowców zgrupowanych w tej chwili nikt nie jedzie na najwyższą przeciętną.

Za Białymstokiem szosa jest nieco lepsza, względnie wydaje się lepsza po dziurach białostockich i fatalnych brukach z poprzecznymi rynsztokami z jakich słynie to miasto.

Przed Bielskiem zaczyna świtać i wraz ze świtaniem zaczyna padać deszcz. Szosa robi się coraz bardziej śliska.

GROŹNY WIRAŻ

Za Bielskiem zaczynają się słynne wiraże, często nieprzyjemne, ze względu na niespodzianki, dość głębokie łuki. Mijamy Hajnówkę. Deszcz już nie pada, lecz leje. Szosa coraz bardziej śliska. Mimo to mjr. Gaweł, któremu się „dobrze jedzie", trzyma szybkość dość wysoką. Niedaleko Białowieży wyskakujemy ostro z lasu na zasłonięty wiraż. Maszynę nieco rzuciło, mimo to kierowca nie odjął gazu. Nie upłynęła sekunda — drugi ostry wiraż, a po chwili trzeci. Mjr. Gaweł pokazał na tym odcinku, że jest *majstrem pierwszej klasy* — te trzy „synchronizowane" wiraże (pierwszy wytrąca wóz z linii prostej, kierowca suponuje, że „już po wszystkim", więc trzymamy gaz — drugi wiraż niespodziany „pogłębia łuk" i wytrąca z równowagi kierowcę, któremu wydaje się, że to już „na pewno koniec", dodaje gazu, wówczas przychodzi trzeci niewidoczny z drogi jazdy wiraż, który na oślizgłej szosie poniektóre wozy strącał do rowu) — na tak śliskiej szosie wóz przeszedł czyściutko, aż przyjemnie. Co prawda 1500-ka trzyma się nawet oślizgłej szosy, jak przyklejona.

Za trzecim wirażem „spotykamy" o kilkanaście metrów od szosy na malowniczo położonej łączce, zieloną 1500-kę p. Spielberga ze smutnie „otwartą raną" z tyłu wozu. Rzuciło go właśnie za trzecim wirażem, a że słup drewniany na szosie stał nieco złośliwie...

Załoga wozu macha ku nam przyjaźnie rękami, uśmiechając się radośnie, że „tylko tyle, nie więcej".

Na tejże łączce lądował na kilka minut przed p. Spielbergiem b. ostro jadący p. Rogoziński (D. K. W), na szczęście prześlizgnął się obok słupa. Po chwili obok dekawki „ustawił się" p. Spielberg, co widząc załoga p. Rogozińskiego, co sił w nogach, rękach i motorze wypchnęła wóz na szosę, żeby „następnemu miejsce zrobić". Przed tą parą, jazdę terenową po łączce odczynił p. Szachowski na Skodzie, któremu również udało się uniknąć uszkodzeń. P. Haeberle na sportowym Fiacie 508 również zapoznał się bliżej z rowem podobnie jak inż. Tański na 508-ce.

Aby wyczerpać „wiadomości katastroficzne" należy wymienić „spotkanie" p. Kamińskiego Zdz. (Graham) z krową. Urwana prawie latarnia oraz wygięty zderzak



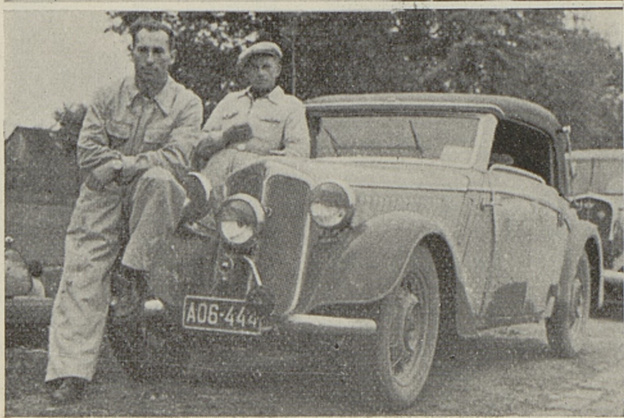
Widok w Polsce doprawdy niezwykły — setki (!!!) samochodów zgromadziły się pod Miłosną — w czasie prób szybkości oraz zrywu i hamowania











plus zabita krowa — oto bilans niemiłego dla obu stron spotkania.

Mjr Gaweł postanowił zrobić przeciętną nie mniejszą nad 75 km/godz. i jedzie konsekwentnie na tę szybkość. Pod Kobryniem tracimy 12 minut na naprawę pękniętej rurki gumowej, łączącej chłodnicę z silnikiem. Z braku izolacji reperujemy szmatami i dopełniamy chłodnicę wodą. W Kobryniu na drugim punkcie kontrolnym, poprawiamy szmaciane zabezpieczenie, co nas kosztuje dobre 5 minut.

508-KA, KTÓRA GRYZIE

W czasie postoju dopędza nas inż. Tański na 508-ce i stając fatalnie, a nieszczęśliwie „rąbie" zderzakiem w prawy błotnik naszej 1500-tki, uszkadzając poważnie karoserię i blokując prawe drzwi. Niewiem czy był to wyjątkowo pechowy dzień inż. Tańskiego, czy też oko zmętniało mu po nieprzespanej nocy — tegoż dnia uderzył jeszcze dwie 500-tki w czasie powrotu do Warszawy. Nic dziwnego, że wołano za nim: „uwaga, jedzie 508-ka, która gryzie Fiaty!".

JAK MIJALIŚMY INNYCH

Dwie Skody - Popular minęliśmy w okolicach Białegostoku (p. Prądzyński złamał resor i wycofał się z jazdy). Pierwsze D. K. W., które szły dość rozsiane na trasie (zależnie od temperamentu kierowców), sięgnęliśmy między Bielskiem i Prużaną, Polskie Fiaty 508, które szły naogół b. skupione, „stadem", dogoniliśmy dopiero za Kobryniem. Na wszystkie strony wyglądaliśmy 500-tek, ale tych ciągle ani śladu!

Na oślizgłych wirażach szosy przecinającej puszczę białowieską dogoniliśmy p. Walewską (Mercedes). Długo obserwowałem jazdę tej kierowczyni — poprawia się z każdą imprezą, coraz piękniej prowadzi wóz.

Między Kobryniem i Brześciem, minęliśmy panią Podhorodeńską, (1500 Fiat), która nam „uciekła" z Białegostoku oraz p. Laurysiewicza (1500 Fiat), który jechał b. ostro. Pod Brześciem sięgnęliśmy wreszcie p. Strengera (D. K. W.), drugiego obok p. Rogozińskiego „ostrojeźdźca" na D. K. W.

Dopiero przed samym Brześciem chwyciliśmy najwolniejszą dotychczas z 500-tek — nr. 5 (p. Jakubowski), który zresztą nas dogonił w czasie tankowania w Brześciu.

Pod Białą dogoniliśmy spacerowo jadącego p. Kuleszę (500-tka nr 4) b. zajętego towarzyską rozmową ze swą nietylko sympatyczną, ale nadto niezwykle dowcipną pilotką — p. Brodzką.

Pod Siedlcami minęliśmy p. Koszelika (P. Fiat 508) i trzecią 500-kę nr 2 pod sterem p. Pronaszki, w Kałuszynie sięgnęliśmy p. Haeberle na sportowej 508-ce, (kierowca majdrował coś koło wozu przy drodze), wreszcie pod Mińskiem „chwyciliśmy" b. ostro jadącego p. Szachowskiego na Skodzie - Popular. Dwuch 500-tek (nr. 1 i nr. 3) w ogóle nie zdołaliśmy dogonić!

W Brześciu tankowaliśmy i znów uszczelnialiśmy pęknięty przewód wodny, tym razem już izolacją pożyczoną od p. Laurysiewicza. Liczę, że trzykrotna naprawa przewodu zajęła ok. 28 minut, tak że razem z przydługim tankowaniem, straciliśmy około 35-ciu minut. Bez tej straty mielibyśmy przeciętną na całej trasie wyżej 80 km/godz.

W Brześciu, „w pełnym galopie" minął nas p. Mazurek na Chevrolecie. Długo wpatrywałem się w numer („37"), szczypiąc w nogę i pytając *„czy to możliwe"*.

Od góry: 1) Kontroler na mecie p. A. Breza odbiera kartę kontrolną p. J. Nowaka. 2) Stolik chronometrażystów w czasie próby szybkości turystycznej — od lewej pp.: Kraczkiewicz, Prezes Komisji Sportowej A. P. dyr. J. Regulski, Kamiński, inż. Przygodzki. 3) Chevrolet p. Mazurka w czasie próby zrywu i hamowania, w której kierowca ten osiągnął najlepszy czas. 4) Grupa uczestników Jazdy Konkursowej w czasie „rannego bigosu" w bufecie pod gołym niebem pod Miłosną — od lewej — pp. Spielberg, inż. Przygodzki, mjr. Gaweł, pani Walewska, red. B. Andrzejowski. 5) Por. Wojciech Kolaczkowski (obok swej „Dekawki") dowiódł raz jeszcze w czasie Jazdy Konkursowej, że należy do elity kierowców polskich, zajmując pierwsze miejsce w swej kategorii i piąte w ogólnej klasyfikacji.

Na metę pod Miłosną wjechaliśmy jako piąty wóz za p. Siemiątkowskim (Fiat 1500), Mazurkiem (Chevrolet), Przygodzkim (Fiat 500) i Korewickim (Fiat 500), osiągając bez wysiłku przeciętną 76 km/godz. mimo kiepskiej, oślizgłej drogi.

FURMANKI JEŻDŻĄ JUŻ ZNACZNIE POPRAWNIEJ

Obserwacje poczynione w czasie jazdy okrężnej, pozwalają mi na wysnucie wniosków, że *porządek na drogach, od czasu puszczenia w teren policji drogowej, znacznie się poprawił.* Wozy, w większości wypadków jeżdżą już prawą stroną. Jeszcze sprawa „jednego dyszla" z jednym koniem jest nieuregulowana, jeszcze zbyt często spotyka się śpiących woźniców, ale wiele się już poprawiło. Natomiast *plaga rowerzystów,* jeżdżących ciągle „w kratkę", jest ciągle największym niebezpieczeństwem dla automobilisty.

Co zaś do stanu dróg stwierdzić należy że smutkiem, że nasze „świetne wschodnie szosy" należą do przeszłości. Szosy ongiś gładkie zostały na pewnych odcinkach gruntownie zrujnowane. Nie ma się czemu dziwić — wzrastający ruch, przeładowane wozy oraz *niedostateczna konserwacja* (łata się dziury „mchem i śliną z piaskiem"!), oto przyczyny, które z niezłych nawierzchni szutrowych w krótkim czasie robią bezdroża.

Na zakończenie zaznaczyć trzeba, że *zainteresowanie ludności samochodem rośnie z tygodnia na tydzień, z imprezy na imprezę.* Prosty człowiek jeśli nie rozumie, instynktownie wyczuwa wartość pojazdu motorowego i jego znaczenie dla kraju lepiej, niż niejeden mądrala-filozof, zagłębiony nad stosem urzędowych papierków..

Z SZYBKOŚCIĄ POCIĄGU POSPIESZNEGO PO WYBOISTYCH DROGACH.

Każdy raid, każda poważniejsza impreza sportu automobilowego pozwala na interesujące obserwacje, na wyciąganie pewnych wniosków. Postaram się kilka tego rodzaju uwag skreślić.

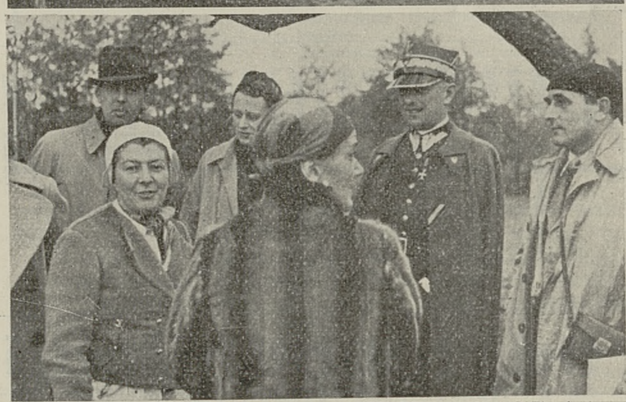
Niemal wszyscy kierowcy (z wyjątkiem dwóch spośród tych, którzy raid ukończyli, a więc 33 na 35), uzyskali najwyższe przeciętne punktowane dodatnio przez regulamin: 50 km/godz. I klasa, 57 km/godz. — II kl., 65 km/godz. — III kl. i 70 km/godz. — IV kl. Wziąwszy pod uwagę, że jechano kilka godzin w nocy, że nawierzchnia dróg w 40 proc. była w stanie złym, że odcinki lepsze były przeważnie wirażowate i oślizgłe (glinka!), a więc uniemożliwiające szybszą jazdę — szybkości osiągnięte uznać należy jako *wielki sukces nowoczesnego samochodu.*

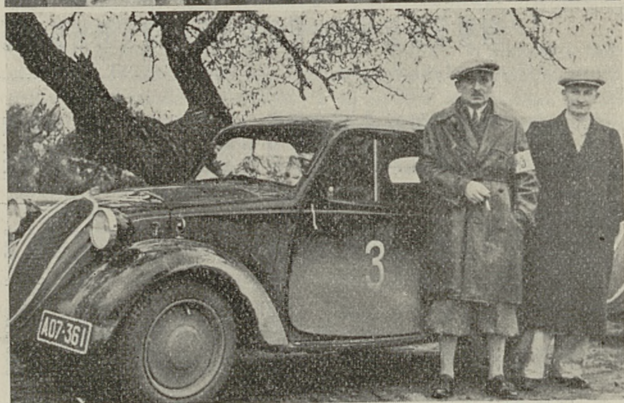
Nie dość na tym — 10 kierowców (w tym trzy panie!) uzyskało przeciętną szybkość ponad 73 km/godz., to znaczy *szybkość pociągu pośpiesznego!* Te wyniki uznać trzeba już nie tylko jako sukces nowoczesnego samochodu, lecz również triumf osobisty kierowców, którzy pokazali, że potrafią operować „cudownym tworem nowoczesnej techniki" pierwszorzędnie.

Szybkość przeciętna p. Mazurka (Chevrolet) 91,9 km/godz. i Siemiątkowskiego (Fiat 1500) 89,6 km/godz., to już wyczyn kapitalny, wyczyn extra klasy, świadczący o b. wybitnych umiejętnościach kierowców oraz o kapitalnych zaletach tych samochodów.

Zwycięzca X-go Raidu Międzynarodowego A. P., najlepszy z pięciu polskich kierowców, startujący w Rallye Monte Carlo 1937 — p. Mazurek, dowiódł, że jego poprzednie sukcesy nie były przypadkowe.











Od góry: 1) Pani Walewska na Mercedesie w czasie próby zrywu i hamowania, zajęła w tej próbie drugie miejsce w swej kategorii (po p. Siemiątkowskim), wyprzedzając licznych zawodników - mężczyzn. 2) Na mecie próby szybkości turystycznej; od lewej — pp.: inż. J. Ślewiński, Halina Regulska, Alicja Ślewińska, red. Maria de Lavaux, generał Regulski, red. T. Grabowski. 3) „Wielki mistrz małego samochodu" — p. inż. Przygodzki dowiódł w czasie Jazdy Konkursowej, że ten tytuł słusznie mu się należy. 4) Troskliwy gospodarz A. P. dyr. R. Bormann, p. U. Siemiątkowski oraz p. Podhorodeńska wymieniają uwagi w czasie prób szybkości. 5) Opel - Olympia inż. Marka w czasie próby zrywu i hamowania wykazała, że dorównuje w III-ej klasie wozom, znacznie silniejszym.

Punktacja i wyniki
IV-ej Jednodniowej Jazdy Konkursowej na Samochodach

Klasa	Nr. start.	KIEROWCA	SAMOCHÓD	Litraż ccm	PRÓBA A Jazda okrężna			PRÓBA B szybkość turystyczna		PRÓBA C Zryw i hamowanie				Razem punktów	Klasyfikacja	
					Za przejechanie trasy punktów	przec. km/godz.	Punkty +	Przeciętna km/godz.	punkty +	Punkty karne na liniach	czas sek.	Punkty +	Punkty —	+	ogólna	w klasach
IV	37	Mazurek Aleksander	Chevrolet	3350	100	91,899	130	108,300	16,650		67,8	16,1		162,750	1	1/IV
III	27	Siemiątkowski Urban	Fiat „1500"	1493	100	89,629	130	103,090	19,045		77,0	11,5		160,545	2	1/III
IV	33	Rychter Witold	Chevrolet	3350	100	83,834	130	103,690	14,345		72.8	13,6		157,945	3	2/IV
IV	34	Regulska Halina	Chrysler	3957	100	75,155	130	105,260	15,130		78.4	10,8		155,930	4	3/IV
II	14	Kołaczkowski Wojciech	D.K.W. Meisterklasse	684	100	58,928	130	77,510	13,760		76,2	11,9		155,660	5	1/II
I	3	Przygodzki St.	Fiat „500"	570	100	62,051	130	73,710	16,855		82,4	8,8		155,655	6	1/I
I	1	Korewicki Jerzy	Fiat „500"	570	100	61,421	130	75,949	17,975		85,8	7,1		155,075	7	2/I
I	5	Jakubowski Józef	Fiat „500"	570	100	55,760	130	71,090	15,545		82,0	9,0		154,545	8	3/I
I	4	Kulesza Leon	Fiat „500"	570	100	56,454	130	73,170	16,585		85,0	7,5		154,085	9	4/I
III	26	Podhorodeńska Anna	Fiat „1500"	1493	100	73,333	130	94,540	14,770		83,2	8,4		153,170	10	2/III
III	22	Walewska Krystyna	Mercedes 170 V	1697	100	73,780	130	90,540	12,770		79,4	10,3		153,070	11	3/III
II	10	Tański Tadeusz	P. Fiat „508"	998	100	60,500	130	77,990	13,995		82,0	9,0		152,995	12	2/II
II	16	Sokopp Edward	D.K.W. Meisterklasse	684	100	63,240	130	79,300	14,650		84,0	8,0		152,650	13	3/II
I	2	Pronaszko Stefan	Fiat „500"	570	100	55,000	130	69,550	14,775		85,4	7,3		152,075	14	5/I
III	28	Gaweł Marian	Fiat „1500"	1493	100	76,744	130	96,390	15,700	5	81,0	4,5		150,200	15	4/III
II	17	Strenger Jerzy	D.K.W. Meist.	684	100	65,054	130	76,660	13,330		87,0	6,5		149,830	16	4/II
II	20	Rogoziński W.	D.K.W. Meist.	684	100	66,974	130	71,320	10,660		82,0	9,0		149,660	17	5/II
II	6	Żakiewicz Czesław	P. Fiat „508"	998	100	57,075	130	79,510	14,755		90,4	4,8		149,555	18	6/II
II	18	Paczesny Tadeusz	D.K.W. Meist.	684	100	60,199	130	77,450	13,725		90,0	5,0		148,725	19	7/II
II	11	Rubinrot Józef	P. Fiat „508"	998	100	64,362	130	76,600	13,300		89,2	5,4		148,700	20	8/II
III	29	Laurysiewicz St.	Fiat „1500"	1493	100	75,000	130	96,050	15,530	5	84,4	2,8		148,330	21	5/III
III	32	Bellen Emeryk	Fiat „1500"	1493	100	71,739	130	91,370	13,185		81,6	4,6		147,785	22	6/III
II	8	Skarżyński Jan	P. Fiat „508"	998	100	63,796	130	78,950	14,475		94,0	3,0		147,475	23	9/II
IV	35	Borowik Lucjan	Buick	4040	100	74,385	130	96,980	10,990		88,2	5,9		146,890	24	4/IV
III	25	Marek Tadeusz	Opel-Olympia	1279	100	71,598	130	80,360	7,680		82,4	8,8		146,480	25	7/III
II	19	Haeberle Krzysztof	P. Fiat „508"	998	100	69,011	130	89,910	19,955	5	97,8	—	3,9	146,055	26	10/II
II	40	Dąbrowski Jan	Skoda „Popular"	998	100	60,702	130	79,510	14,755	5	91,0	—	0,5	144,255	27	11/II
III	21	Siedlecki Krzysztof	Mercedes 170 V	1697	100	68,880	130	85,070	10,035		91,5	4,2	—	144,232	28	8/III
III	23	Nowak Jerzy	M. G.	1298	100	71,739	130	103,930	19,465		105,4	—	5,4	144,065	29	9/III
II	9	Koszelik Henryk	P. Fiat „508"	998	100	64,021	130	75,380	12,490		101,8	—	0,9	141,790	30	12/II
III	31	Szmakfefer Stan.	Fiat „1500"	1493	100	73,631	130	90,630	12,815	5	97,0	—	3,5	139,315	31	10/III
II	15	Kozakowski Tadeusz	D.K.W. Sonderklasse	580	100	54,668	121	69,230	9,615	5	92,0	—	1,0	129,615	32	13/II
II	12	Szachowski Mich.	Skoda „Popular"	998	100	67,472	130	80,140	15,070	10	113,0	—	16,5	128,570	33	14/II
IV	36	Kamiński Zdz.	Graham	2600	100	70,485	130	84,990	4,995	5	110,0	—	10,0	124,995	34	5/IV
III	39	*Tomicki Stan.	Opel-Olympia	1279	100	58,830	109	78,260	6,630		94,4	2,8	—	113,430*	35	11/III
III	30	Spielberg Józef	Fiat „1500"	1493	nie ukończył jazdy okrężnej											
II	7	Prądzyński Stan.	Skoda „Popular"	998	nie ukończył jazdy okrężnej											
III	24	Bergfried Karol	Opel-Olympia	3350	nie ukończył jazdy okrężnej											
IV	38	Urbański Wacław	Chevrolet	1279	nie wystartował											

*) P. Tomicki za brak numerów startowych 5 pkt. karnych.

PRÓBA SZYBKOŚCI TURYSTYCZNEJ

Po przybyciu samochodów na metę pod Miłosną, około południa rozpoczęły się próby szybkości turystycznej na 5 km ze startu stojącego, na szosie niestrzeżonej, a następnie próby zrywu i hamowania.

Wozy startowały w kolejności przybycia na metę. Za podstawowe przeciętne do punktowania szybkości turystycznej, przyjęto następujące szybkości: klasa I — 40 km/godz., II — 50 km/godz., III — 65 km/godz., IV — 75 km/godz.

Tabelka powyższa, ułożona przez Komisję Sportową A. P., okazała się na ogół słuszna. *Była to baza, która umożliwiła wspólną klasyfikację kierowców, niezależnie od kategorii wozów,* toteż spełniła rolę niezmiernie ważną.

Fakt, że na pierwszych sześciu miejscach znalazły się wozy wszystkich czterech kategorii *potwierdza najlepiej słuszność założeń tabelki.*

Jednocześnie trzeba zauważyć, że pięciu pierwszych kierowców w ogólnej klasyfikacji — to piątka, która osiągnęła najlepsze wyniki w próbie zrywu i hamowania, która, wobec znakomicie ułożonej tabeli do punktowania szybkości, była *właściwie próbą decydującą* (oczywista przy przejściu innych prób „bez pudła") o wyniku. Inna rzecz, że w próbie zrywu i hamowania niewątpliwie pewną przewagę miały silniejsze maszyny IV-ej klasy (zryw!).



P. Mazurek, kierowca Chevroleta, dowiódł, że jego sukcesy i zwycięstwa w tegorocznym Rallye Monte Carlo i X Raidzie Międzynarodowym A. P. nie były przypadkiem, zdobywając w Jeździe Konkursowej pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej.

Inne jeszcze uwagi nasuwa próba szybkości turystycznej na dyst. 5 km ze startu stojącego. Najszybszy wóz nie przekroczył 108,3 km/godz.!!! Wy daje się, że to niewiele. Na mecie p. Mazurek jechał z pewnością, nie mniej 120 km/godz. W świetle wskazówek stoperów fantastyczne szybkości („jechaliśmy 125 km/godz") „osiągane" na awansowanych o 15 — 18 proc. tachometrach lub „osiągane" w opowiadaniach ambitnych kierowców, nabierają właściwego oświetlenia.

W próbie tej zdecydowanie zawiódł M. G. p. Nowaka, którego typowano na 130 k/g. i na zwycięzcę. P. Nowak osiągnął zaledwie 105,4 km/godz.

Niezamknięcie szosy zmniejszyło szybkość niektórych kierowców, którzy w obawie wypadku (krowy pasące się w rowie tuż przy szosie, motocykl lawirujący po jezdni itp.) odejmowali gaz. Nie ma na to rady — na szosie, tak jak w życiu, trzeba mieć poza umiejętnością, również *nieco szczęścia,* aby wygrać!

PRÓBA ZRYWU I HAMOWANIA.

Po ukończeniu próby szybkości turystycznej odbyła się próba zrywu i hamowania na dystansie 150 mtr—start. (I linia) zatrzymanie się na linii III-ej odległej o 100 mtr. (wóz trzeba zatrzymać tak, aby linia była między przednią i tylną osią), jazda tyłem 50 mtr, do linii II-giej, znów jazda naprzód i stop, na IV-tej linii, oddalonej o 150 mtr. od linii startu, znów jazda tyłem 50 mtr. do linii III-ciej. Potym naprzód do linii IV-ej (50 mtr.), zawrócenie samochodem i powrót do linii startu, którą zawodnik mija bez zatrzymania.

Tym razem za niewykonanie przewidzianego próbą zatrzymania samochodu na określonych liniach liczono po 10 pkt. karnych za każdą linię, za nieprzepisowe ustawienie samochodu na linii i kontynuowanie próby bez poprawki liczono po 5 pkt. karnych za każdą linię.

Deszcz zmył linie malowane na szosie, tak, że trzeba je było znaczyć piaskiem, znaczone były zbyt szeroko, poza tym piasek nabijał się w opony, co ułatwiało poślizg.

W próbie zrywu i hamowania najpoprawniej technicznie zadanie wykonali: por. Kołaczkowski, inż. Tański, Mazurek, inż. Rychter, Siemiątkowski, Rogoziński, Jakubowski, Przygodzki oraz inż. Marek.

Doskonale próbę tę wykonały panie: Walewska, Regulska i Podhorodeńska, które wykazały wielkie umiejętności w jeździe okrężnej i na próbie szybkości. Z pań najlepiej wypadła pani Regulska, która przeszła próbę nietylko szybko (78,4 sek.), ale nadto wykonała ją b. efektownie. Doskonale wypadła również p. Walewska, szósta w tej próbie (79,4).

Próba zrywu i hamowania wykazała, że niestety większość kierowców jest nieprzygotowana do tej próby, licząc więcej na własny „spryt jazdy", niż na trening, który jest niezbędny. W osobnym rozdziale należy umieścić tych, którzy tracą nerwy z chwilą, gdy ich wyczyn znajduje się pod obstrzałem kilkuset krytycznie nastawionych par oczu. *Błędów technicznych* (złe przełączanie biegów, zbyt „twarda", nerwowa akceleracja, nieumiejętne używanie tylnego biegu it.p.) *widzi się ciągle zbyt wiele.*

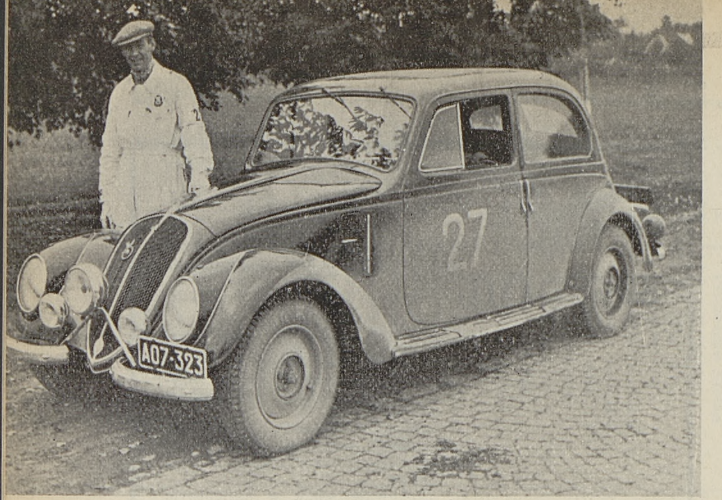
Na próbie zrywu i hamowania widzi się dokładnie, ilu to kierowców nie panuje nad wozem i nie wyczuwa go należycie, często nawet kierowców b. rutynowanych! Próby zrywu i hamowania są znakomitą sztuką, trzeba je robić jak najczęściej, gdyż uczą b. wiele. Fakt, że taka próba niszczy maszynę (sprzęgło!) nie powinien odgrywać roli decydującej.

W próbie zrywu i hamowania zaprzepaścił swe szanse ostatecznie p. Nowak, który za pierwszym razem nie mógł na IV-tej linii włączyć tylnego biegu, na co stracił około 2-ch minut, a przy powtórzeniu próby (regulamin pozwalał na to, przy stracie 50 procent punktów), pomylił kolejność zatrzymań, zdobywając ostatecznie zamiast punktów dodatnich, punkty ujemne (—5. 4).

Próbami szybkości oraz zrywu i hamowania kiero-



Spacer na finisz próby szybkości. Od lewej pp.: inż. Jerzy Śliwiński, p. Daszewski, generał Bronisław Regulski, panna Małgorzata Weichtówna, pani generałowa Regulska, red. B. Andrzejowski, red. T. Grabowski.



P. Urban Siemiątkowski zdobywca drugiego miejsca w klasyfikacji ogólnej oraz pierwszego miejsca w III klasie — na Fiacie 1500, wzbudził podziw fantastyczną przeciętną (89,6 km/godz.) osiągniętą na trasie 605 km jazdy okrężnej.

wał osobiście Prezes Kom. Sportowej A. P. dyr. J. Regulski.

Jednodniowej Jeździe Konkursowej komandorował dyr. Laskowski.

UWAGI OGÓLNE.

Na próby szybkości oraz zrywu i hamowania przybyło pod Miłosnę poza wozami raidowymi, około 150 samochodów prywatnych. Łącznie z wozami raidowymi, gospodarczymi i kierownictwa, zgrupowało się pod Miłosną ponad 300 samochodów (nie licząc b. licznych wozów, jadących tej niedzieli w kierunku Lublina). Był to *widok zupełnie niezwykły,* jak na stosunki polskie.

Trudno się ustrzec od uwagi, że próby szybkości oraz zrywu i hamowania *przeciągnęły się zbyt długo* do godz. 14 m 45. Częściowo uratował sytuację świetny bufet, zaopatrzony lepiej w potrawy i napitki, niż niejedna renomowana restauracja (brawo gospodarz!).

Myślę, że jednakże „zdrowiej" dla kierowców jadących przez całą noc było zrobić próbę szybkości turystycznej *na trasie,* np. pod Brześciem, a pod Miłosną zostawić tylko próbę zrywu i hamowania.

Ostatnia jazda konkursowa na samochodach wykazała raz jeszcze, że nadszedł już czas, aby — podobnie do Zachodu Europy — *rozdzielać imprezy na dwie klasy:* dla kierowców zaawansowanych i dla nowicjuszów. Życie pokazało bowiem, że warunki jazdy okrężnej ostatniej imprezy były dla naszej I klasy zbyt łatwe, podczas gdy II klasa była już u szczytu swych możliwości.

Każda impreza powinna przewidywać warunki „ostre" i „łagodniejsze". *Niech się kierowcy klasyfikują sami* — kto się czuje na siłach, niech startuje w trudnej imprezie (można zresztą ograniczać zupełnych nowicjuszów), kto zaś czuje się silny, niech konkuruje z jeźdźcami fabrycznymi.

Taki podział da satysfakcję i jednym i drugim, a zachęci b. wielu nowych adeptów sportu samochodowego.

Regulamin Jednodniowej Jazdy Konkursowej wypadł rzeczywiście, jak pokazał przebieg imprezy, *doskonale.* Jeśli jeszcze wzorem zagranicy (np. w Austrii) zostanie wprowadzony współczynnik siły wozu do jego wagi, można będzie zrezygnować z niewygodnego z różnych względów podziału na klasy i opierać każdą imprezę na klasyfikacji ogólnej. Największą zaletą regulaminu Jazdy Konkursowej była okoliczność, że *nie można było „wytypować" z góry „zwycięzców i pokonanych".* Każdy kierowca obliczał, wyliczał i wreszcie dochodził do słusznego przekonania, że ma duże szanse na zwycięstwo. To ogromnie zachęcało automobilistów do startu.

ROZDANIE NAGRÓD.

We wtorek 12. X. w godzinach wieczornych, w lokalu Automobilklubu Polski odbyło się ogłoszenie oficjalnych wyników oraz rozdanie nagród.

Przed ogłoszeniem wyników Prezes Komisji Sportowej A. P. p. Regulski wygłosił do zgromadzonych zawodników obszerne przemówienie, wyrażając na wstępie radość z licznego startu automobilistów, co zapisać należy z jednej strony na konto postępującej naprzód motoryzacji, z drugiej uważać za zasługę wyjątkowo udatnie ułożenie regulaminu Jazdy.

Dzięki trafnie ułożonemu regulaminowi klasyfikacja ogólna umożliwiła stosunkowo bardzo sprawiedliwe wyłonienie najlepszych kierowców, bez zbyt wielkiej zależności od typu wozu, czego najlepszym dowodem jest fakt, że na sześciu pierwszych miejscach widzimy wozy wszystkich czterech kategorii.

Następnie Prezes Regulski podkreślił wysokie umiejętności trzech startujących pań, które zajęły w bardzo ostrej konkurencji z czołowymi kierowcami - mężczyznami w ogólnej klasyfikacji czwarte (p. Regulska), dziesiąte (p. Podhorodeńska) i jedenaste (p. Walewska) miejsca.

Jeszcze lepiej wygląda klasyfikacja pań w kategoriach: w trzeciej kategorii, na 13 startujących kierowców panie zajęły drugie (p. Podhorodeńska) i trzecie (p. Walewska) oraz w czwartej kategorii na pięciu startujących kierowców — trzecie miejsce (p. Regulska).

W dalszym ciągu Prezes Regulski podkreślił wielki wyczyn pp.: Mazurka i Siemiątkowskiego — osiągnięcie bardzo wysokich przeciętnych (91,9 km/godz. i 89,6 km/godz.) na długiej trasie 605 km, przy częściowej jeździe nocą, na wyboistych w znacznej części lub oślizgłych od deszczu szosach, zaznaczając, że te dwa wyczyny znacznie odskakują od innych przeciętnych.

Na zakończenie prezes Regulski podniósł wielki wyczyn inż. Marka, który, mając wóz niezbyt szybki (szybkość 80,3 km/godz. na 5 km próbie szybkości), uzyskał bardzo wysoką przeciętną na trasie 605 km, gdyż 71,6 km/godz.

Również silnie podkreślić należy wyczyn kierowców, jadących na małych Fiatach „500", którzy uzyskali na ogół bardzo wysokie przeciętne, a inż. Przygodzki nawet przeciętną 62 km/godz. — co uznać należy za *wyczyn znakomity.*

Na zakończenie prezes Regulski, dziękując zawodnikom za zainteresowanie się imprezą, liczny start (bodajże najliczniejszy ze wszystkich imprez tego typu, jakie były dotychczas w Polsce rozegrane) i wysoki poziom sportowy, wyraził nadzieję, że w imprezach przyszłego roku ilość startujących będzie jeszcze liczniejsza.

Wysiłki Automobilklubu Polski idące w kierunku propagandy automobilizmu wśród szerszych mas dają — jak widzimy z rosnącej stale listy zgłoszeń kierowców w imprezach sportowych — coraz to lepsze wyniki.

Poza propagandą automobilizmu, imprezy sportowe mają jeszcze inne ważne zadanie — szkolenie kierowcy. Mierzenie sił młodszych adeptów sztuki prowadzenia samochodu z automobilistami doświadczonymi, rutynowanymi, to ważne zadanie imprez sportu samochodowego, tym ważniejsze w chwili obecnej, gdy — jak dokładniejsze obserwacje wykazują — *grupa automobilistów naprawdę wybranych, rzetelnych znawców sztuki prowadzenia wozu, zaopatrzonych w niezbędny bagaż wiadomości technicznych, jest bardzo skromna, nawet, jeśli się uwzględni wszelkie organizacje zajmujące się szkoleniem kierowców.*



Długi rząd wozów w oczekiwaniu na start do próby szybkości turystycznej.

Nagrody za IV jednodniową jazdę konkursową Automobilklubu Polski

Nagrody Regulaminowe Automobilklubu Polski w klasyfikacji ogólnej otrzymali pp.: 1) Mazurek, 2) Siemiątkowski, 3) Rychter, 4) Regulska, 5) Kołaczkowski, 6) Przygodzki.

Poza tym nagrody regulaminowe Automobilklubu Polski w poszczególnych kategoriach otrzymali w I-ej klasie pp.: 1) Przygodzki, 2) Korewicki; w II-ej klasie pp.: 1) Kołaczkowski, 2) Tański, 3) Sokopp; w III-ej klasie pp.: 1) Siemiątkowski, 2) Podhorodeńska, 3) Walewska; w IV-ej klasie pp.: 1) Mazurek, 2) Rychter, 3) Regulska.

Poza tym wszyscy zawodnicy, którzy ukończyli Jazdę Konkursową, otrzymali plakiety sportowe.

NAGRODY SPECJALNE

Nagrodę za najlepszy wynik osiągnięty na próbach: B — szybkości turystycznej i C — zrywu i hamowania łącznie, ofiarowaną przez Członków Komisji Sportowej A. P. otrzymał p. Mazurek.

Nagrodę „Starej Gwardii" za najlepszy wynik dla zawodnika na samochodzie Polski Fiat, który brał udział w raidach Automobilklubu Polski w latach 1923—1930 ofiarowaną przez Dyr. inż. Tadeusza Sokołowskiego otrzymała pani Podhorodeńska.

Nagrodę za najlepszy wynik w II-ej klasie na dwutakcie, ofiarowaną przez p. Jerzego Żochowskiego otrzymał p. Kołaczkowski.

Nagrodę dla zawodnika, który uzyska najwyższą przeciętną na trasie, ofiarowaną przez Firmę „Polski Fiat" otrzymał p. Mazurek.

Nagrodę za największą punktowaną przeciętną na trasie (w razie równych wyników decyduje mniejsza pojemność silnika, a następnie najmniejsze odchylenie szybkości pomiędzy punktami: start, I punkt kontrolny, II punkt kontrolny, meta), ofiarowaną przez Firmę „Lilpop, Rau i Loewenstein" otrzymał p. Jakubowski.

Nagrodę za najlepszy wynik w ogólnej klasyfikacji dla zawodnika stosującego podczas imprezy świece Boscha, ofiarowaną przez Firmę „Be-te-ha" otrzymał p. Mazurek.

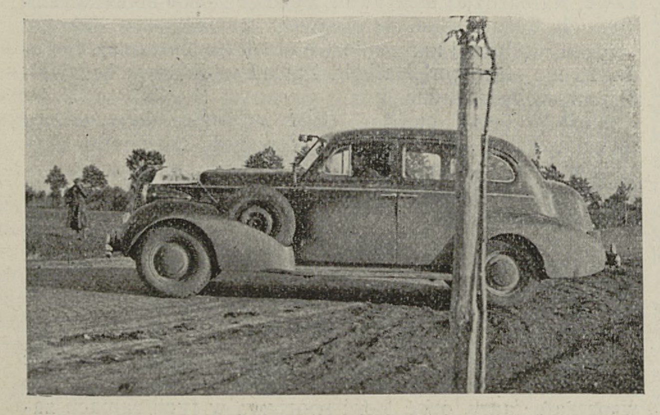
Nagrodę za najniższą punktowaną przeciętną na całej trasie, ofiarowaną przez Tow. Ubezpieczeń „Patria" otrzymał p. Tomicki.

Nagrodę dla najlepszego zawodnika jadącego na samochodzie Polski Fiat w kategorii II, ofiarowaną przez Firmę „Marciniak" otrzymał inż. Tański.

Nagrodę dla zawodnika, który z pośród jadących na samochodzie Polski Fiat zajął II miejsce, ofiarowaną przez Firmę „Marciniak" otrzymał p. Żakiewicz.

Nagrody za najlepszy wynik w ogólnej klasyfikacji dla zawodnika stosującego podczas całej imprezy paliwo Vacuum Oil (Gargoyle, Standard, Es), Drago i Karpaty, ofiarowane przez firmy Vacuum, Drago i Karpaty, otrzymali pp.: Mazurek, Siemiątkowski, Siedlecki.

Nagrodę Firmy „Gazy Ziemne" za najlepszy wynik w ogólnej klasyfikacji dla zawodnika stosującego podczas całej imprezy paliwo „Gazy Ziemne", ofiarowaną przez Firmę „Gazy Ziemne", otrzymał p. Rychter.



Imponujący Buick p. Borowika w czasie próby zrywu i hamowania, którą przeszedł bardzo gładko.

Organ wojska o konieczności obniżki materiałów pędnych

W „Polsce Zbrojnej" (Nr 293 z dn. 23 października 1937 roku) znajdujemy bardzo interesujący artykuł Kazimierza Rosen-Zawadzkiego p. t. „Potencjał Motoryzacji"

Autor zastanawia się nad istotą „potencjału motoryzacji" i stwierdza, iż:

„Pod pojęciem potencjału motoryzacji danego państwa rozumiemy jakość i wysokość zmotoryzowania i zmechanizowania całokształtu gospodarki, administracji i wojska".

Aby zaś zbudować taką dobrze działającą wysokosprawną machinę, trzeba brać koniecznie pod uwagę w pierwszym rzędzie każdy z poszczególnych elementów wpływających na rozwój motoryzacji „cywilnej" będącej trzonem zagadnienia! W związku z tym p. R. Zawadzki pisze:

„Truizmem jest przecież stwierdzenie, że podniesienie liczby samochodów, ciągników, motocykli oraz autobusów w Polsce do przyzwoitego europejskiego poziomu nastąpi dopiero wtedy, gdy użycie pojazdów mechanicznych będzie się gospodarczo kalkulować. A kalkulacja gospodarcza jest uzależniona całkowicie od cen sprzętu motorowego i kosztów eksploatacji".

Na problem obniżenia kosztów eksploatacji autor kładzie specjalnie duży nacisk.

„Obniżenie kosztów eksploatacyjnych sprzętu motorowego to przede wszystkim: racjonalna rozbudowa stacyj obsługi, budowa i utrzymanie sieci dobrych dróg i, co bodaj najważniejsze, r o z s ą d n e s k a l k u l o w a n i e c e n m a t e r i a ł ó w p ę d n y c h i s m a r n y c h. Żądanie to wywołało swego czasu, w organie przemysłowców naftowych, łatwo zrozumiałą i dlatego niepohamowaną falę zdenerwowania i oburzenia.

Jednak prawdy te są tak oczywiste i tak bezsporne, że wprowadzenie ich w życie jest paląca wprost koniecznością, gdyż w ten tylko sposób polski potencjał motoryzacyjny stanie na wysokości zadania."

Myśli zawarte w powyższym artykule świadczą, że zagadnienie obniżki cen paliwa nabrało cech wysoce aktualnych nietylko wśród zrzeszonych automobilistów, ale również w sferach wojskowych zajmujących się bliżej zagadnieniem motoryzacji.

Wrześniowy numer czasopisma „Motocykl i Cyclecar"

Oprócz „Auta i Techniki Samochodowej" istnieje w Polsce tylko jedno pismo, zajmujące się sprawami motocyklowymi. Jest to „Motocykl i Cyclecar" — organ Polskiego Związku Motocyklowego, doręczany bezpłatnie wszystkim zrzeszonym motocyklistom.

Pismo to do niedawna „kulało" zupełnie wyraźnie. Ani treść ,ani szata nie mogła odpowiadać nawet najskromniejszym wymaganiom „zmotoryzowanych czytelników".

Obecnie jednak z radością możemy stwierdzić, że „Motocykl i Cyclecar" przekształcił się w poważny periodyk, w którym naprawdę „jest co czytać". Ostatnie numery były rzeczywiście coraz ciekawsze — numer wrześniowy nie zawiera ani jednego „słabego artykułu". Wszystkie 40 stron zapełnione interesującym materiałem, bogato ilustrowanym. W dziale reportaży z imprez mamy bardzo dobre, barwne i obszerne sprawozdania: z wyścigu na Bielanach i z raidu tatrzańskiego. W dziale zagranicznym najbardziej interesującym jest artykuł Gustawa Müllera (red. nacz. tygodnika Motorrad), który pisze o wizycie u słynnego konstruktora Crossa.

Ogólne wrażenie, jakie sprawia wrześniowy numer „Motocykla i Cyclecar'a" — jest bezsprzecznie bardzo dodatnie. Widać, że redakcja chce dać czytelnikowi za jego 50 gr maksimum treści i to treści dobrej.

(a)

25.000 widzów na mistrzostwach Warszawy

Impreza motocyklowa we wspaniałych ramach

Motocyklowe mistrzostwa Warszawy wznowiono po kilku latach przerwy. Od czasu tragicznych wyścigów w Strudze nie mieliśmy imprezy tego gatunku i zasięgu.

Tym razem niezmiernie trudną, skomplikowaną organizację imprezy ujęła w swe ręce sekcja motorowa W. K. S. Legia, która wywiązała się z niełatwego zadania z podziwu godną sumiennością, sprawnością i precyzją.

Trasa doskonale przygotowana i zabezpieczona, idealnie obstawiona. Znakomity pomysł zainstalowania głośników przed trybunami i prowadzenie „służby informacyjnej" oraz „pogadanek i pogwarek" przez speakera w sporcie motorowym, i to speca „znakomicie gadatliwego" (inż. W. Rychter) umożliwiło „wychowywanie" publiczności na miejscu, w czasie wyścigu. Trzeba silnie podkreślić, że widzowie zachowywali się tym razem bardzo kulturalnie i karnie, respektując wszystkie próby i zarządzenia organizatorów. Czemu tak się stało, że zazwyczaj niesforna i niekulturalna publiczność zawodów sportowych była tak bardzo inna? Zapewne właśnie dlatego, że organizatorzy podeszli do niej z „dobrym słowem", a nie z knutem. Owszem, był i knut, musi być, gdyż w wielkiej masie zawsze znajdą się różni ludzie, ale knut był raczej ukryty i dotykał tylko tych niesfornych, którzy zapragnęli wyłamać się z ogólnie ustalonego porządku.



Start maszyn wyścigowych

Podejście do publiczności życzliwe, serdeczne i, że tak powiem, obywatelskie, zrobiło swoje, dając nie tylko bezpośrednie, aktualne korzyści organizatorom, ale nadto wychowując widzów na przyszłość. I tego sukcesu chciałem organizatorom motocyklowych mistrzostw Warszawy przede wszystkim pogratulować.

Bylibyśmy niewdzięczni, gdybyśmy nie podziękowali i nie pogratulowali jednocześnie obsługi prasy, którą zajmował się p. Gnoiński. Zrozumienie techniki pracy dziennikarskiej przy gruntownej znajomości przedmiotu, zachodnio-europejska uprzejmość plus polska życzliwość i troskliwość, taka już rodzimna — pozostawiły jak najlepsze wspomnienia wśród braci dziennikarskiej.

PIĘĆ BŁĘDÓW

Zrobiono również i kilka błędów. Nie robi błędów ten tylko, kto w ogóle nic nie robi. Obowiązek dziennikarski każe mi się nim zająć — aby na przyszłość było lepiej.

Pomysł, plus możność zainstalowania na trasie kilku punktów informacyjnych, obsługiwanych przez radiostacje wojskowe, był kapitalny zarówno z punktu widzenia obsługi wyścigu, jak i od strony... ćwiczeń służby łączności. Wielki aparat chronometrażystów działał sprawnie, ale niestety nie dość szybko. Trzeba sobie z góry postawić zadanie — publiczność musi być *natychmiast* informowana *dokładnie* o osiąganej szybkości przez zawodników prowadzących w danej kategorii, względnie zawodników w danym okrążeniu najszybszych, czas uzyskany w okrążeniu musi być *natychmiast* przeliczony dokładnie na godziny — kilometry. To nie tylko ułatwia pracę sprawozdawcom, to *zbliża publiczność do imprezy, zawodników i... organizatorów,* to znacznie wzmaga zainteresowanie, podnieca ciekawość, wywołuje specyficzną atmosferę, w której przeżycia widza potęgują się kilkakrotnie.

Drugim niedociągnięciem było ogłoszenie wyników i dokładnych czasów w 7-em godzin po wyścigu. *Za późno!* Wiem o tym, że technika obliczeń i sprawdzeń nie jest łatwa, ale na to nie ma rady — wyniki muszą być podane zaraz, a najdalej w godzinę po wyścigu. Rutyna obliczeń oraz zadany sobie z góry *mus* dokonania ich zaraz po wyścigu (ja też chciałem jechać na obiad!) przyjdzie z czasem w sukurs organizatorom. Proces uzyskiwania zachodnioeuropejskiej sprawności w obliczeniach należy przyśpieszyć.

Trzeci błąd — to przetrzymywanie publiczności przez kilkanaście minut po wyścigach dlatego, że na trasie pętał się jakiś maruder wyścigu. Nigdzie na świecie nie czeka się na maruderów (to nie raid, lecz wyścig) — trzeba było na ostatni wiraż wysłać motocyklistę z czerwoną chorągiewką i marudera - wyścigowca, jadącego do tego w tempie superturystycznym zastopować.

Czwarty błąd — to wadliwe obliczanie czasu trwania wyścigów — wyścigi zamiast o g. 14, zakończyły się o godz. 15 m. 45. Z tego tytułu powstały niemiłe kłopoty z otwarciem ulic i szosy na Modlin. Trzeba się z tym liczyć — sporo mieszkańców Bielan i Marymontu sarkało bardzo z tego powodu — odcięto ich od miasta i to odcięto na dłużej niż zapowiadano.

Piąty błąd — to zbyt długie przerwy między startami poszczególnych kategorji. Jedna z przerw trwała około 25 minut!

✱

Z punktu widzenia atrakcyjności zawody nie były ciekawe. Najbardziej efektowne wyścigi — 500-setek wyścigowych były nudne, ze względu na jedynego dobrego jeźdźca na dobrej maszynie (Mieloch na Nortonie). Szkoda, że nie startował Bathelt. Zawody sportowe bez walki zawsze będą nudne.

Niestety punkt ciężkości leży w braku dobrych nowych maszyn wyścigowych. Większość motocykli użytych w tym wyścigu, to dawno wysłużone staruszki — wyścigi na starych szkapach nie będą już dziś ciekawe, nie ma na to rady.

Strona sportowa została uratowana przez wysoki poziom oraz interesującą walkę maszyn sportowych, które dały najwięcej satysfakcji nie tylko znawcom, ale i szerszej publiczności.

✱

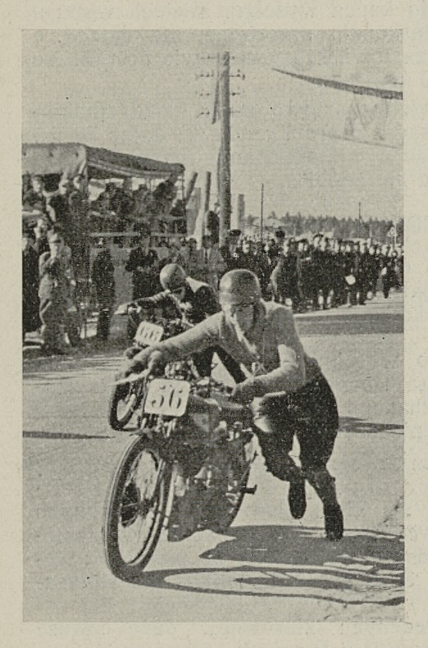
Sumując moje wrażenia raz jeszcze pragnę podkreślić niecodzienny rozmach i zasięg imprezy, której nadano wspaniałe ramy, choć treść sportowa w tych ramach zawarta była nieco zbyt uboga.

tg.

TRASA

Wytyczanie trasy wyścigu nastręczało organizatorom niesłychane trudności. Chodziło przecież o to, aby trasa biegła blisko miasta, i żeby jednocześnie dawała się łatwo zamknąć i ustrzec! Prócz tego trzeba było przecież wziąć pod uwagę jakość nawierzchni.

Po długich namysłach i naradach ustalono, że trasa ma przebiegać ul. Marymoncką (asfalt), potym Gdańską (skręt w Gdańską pod kątem 90⁰), Rudzką (skręty 75⁰ i 90⁰), Marii Kazimiery (ostry wiraż pod prostym kątem) do ul. Kamedułów. Tu dłuższa prosta, o niestety słabej nawierzchni, kończąca się ostrym zakrętem z „mokrą" ewentualnością wyrzucenia w nurty Wisły. Przed zakrętem wzniesienie zakrywające widok, ale zmniejszające jednocześnie s z y b k o ś ć.


Mieloch startuje „na pych"

Wreszcie niezbyt gładką i niezbyt prostą drogą, zawodnicy dojeżdżali z powrotem do Marymonckiej, na którą skręcali z minimalną szybkością, jako, że złączenie dróg pozostawiało wiele do życzenia.

Trasę przecinały kilkakrotnie szyny tramwajowe, a asfalt na Marymonckiej nie był miejscami równy i powodował charakterystyczne chwianie się maszyn, a czasem nawet podrzuty.

Również należy podkreślić, że szereg zakrętów był najeżony słupami, budkami, poręczami i t. d., co w dużym stopniu zwiększało niebezpieczeństwo rozbicia się przy niewielkim nawet zarzuceniu. To też wszystkie te „nieprzychylne dekoracje" trzeba było ukryć pod pierzynkami z prasowanej słomy...

TRYBUNY I „SERVICE" PUBLICZNOŚCI

Trybuny ustawiono po stronie i na wysokości CIWF'u. Parki dla pojazdów umieszczono na vis a vis trybun i koło Bochenka, na początku Marymonckiej i koło ul. Gdańskiej.

Wzdłuż trasy ustawione były posterunki obserwacyjne (obok punktów kontrolnych), które utrzymywały stałą łączność z kierownictwem wyścigu i speakerami obsługującymi megafony.

W ten sposób publiczność była nieustannie „au courant" przebiegu wyścigu, wszelkich defektów maszyn i rozstawienia zawodników na trasie.

Megafony w dużym stopniu przyczyniły się do utrzymania wzorowego porządku na całej trasie utrzymywanego przez kilkutysięczną „armię" złożoną z funkcjonariuszy policji, żołnierzy, członków Strzelca, przysposobienia wojskowego i t. d.

CHRONOMETRAŻ

Chronometraż prowadzony był bez zarzutu, co trzeba specjalnie podkreślić, gdyż chronometrażystami byli przeważnie debiutanci.

Wprowadził ich w życie znany spec od mierzenia czasu na wyścigach p. Rajchman z Legii — pieczołowicie przez takową hodowany, jako cenny skarb, bez którego trudno byłoby zrobić jakikolwiek wyścig. Bo myliłby się ktoś, sądząc, że przy wyścigu zespołowym — gdzie idą naraz dwie kategorie razem można łatwo „stopować"...

Zawodnicy to taki niesforny element, że trudno ich nakłonić do regularnej jazdy „jednym ciągiem — gęsiego". Odwrotnie. Zwykle część goni bardzo szybko, inni spóźniają się o parę okrążeń i już po trzecim często okrążeniu nawet baczny obserwator gubi „wątek". Aby więc umożliwić zarejestrowanie przebiegu wyścigu i aby móc tym samym informować zawodników o ich położeniu na trasie (spóźnienie, kolejność okrążenia i t. d.), stosuje się specjalną tablicę, na której każdy zawodnik ma swoją pozycję podzieloną na okrążenia. Okrążenia są znaczone kartkami. Przy mijaniu mety zdziera się kolejną kartkę danego zawodnika. W ten sposób ma się ciągły obraz jego położenia na trasie.

Aby móc zdążyć pokazać zawodnikowi ile ma jeszcze okrążeń do zrobienia stosuje się „wypatrywaczy" z lornetkami, którzy już z daleka widzą kto nadbiega. Ci „dalekowidze" informują ludzi pracujących przy tabeli okrążeń, a ci z kolei podają liczbę okrążenia „manipulantom" wystawiającym odpowiednie tablice z liczbą okrążeń.

To jest jeden aparat. Drugi, właściwy chronometraż, opiera się na niezawodnej pracy kilku ludzi siedzących z zegarkami w ręku i również współdziałających z „wypatrywaczami" Chronometrażyści podają czasy „pisarzom"

Ponieważ ludzie są zawodni, (szczególniej, gdy wyścig trwa dłużej i gdy zawodnicy mijają „kupą" metę), więc oprócz właściwego sztabu chronometrażystów notujących czasy przejazdu i oprócz „zespołu zdzierającego kartki", ustawia się parę „biernych obserwatorów", którzy notują wyłącznie kolejności przejazdu danych zawodników

W wypadku „zacięcia się" machiny chronometrażystów, mogą oni skomunikować się z „biernymi obserwatorami", którzy podają im momentalnie kolejność przejazdu, jaka, rzecz prosta musi się zgadzać z „pobieranymi" czasami...

Te skomplikowane napozór machiny rejestracyjne muszą być obsługiwane przez ludzi „z głową", muszą działać płynnie. Inaczej wyścig traci swój sens.

Na Bielanach rejestracja czasu i punktów przeprowadzona była o ile stać mnie na ten sąd — bezbłędnie, a w każdym razie niezwykle sprawnie.

BIEG SETEK

Gwoli propagandy najtańszych i najprostszych motocykli organizatorzy wyścigu bielańskiego postanowili nie tylko dopuścić do głosu popularne „setki", ale „ponadto" skłonili do wystartowania na nich cały szereg mistrzów kierownicy z Dochą (Excelsior), Mielochem (Escelsior) i Nagengastem (Excelsior) na czele.

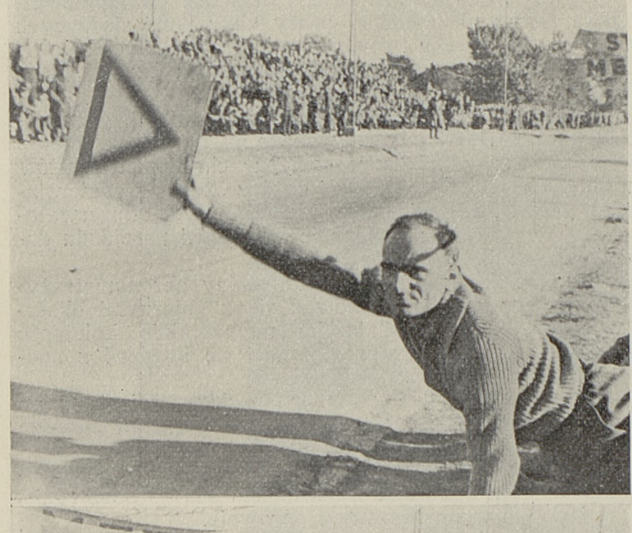
Wyścig setek odbył się na dystansie 23,5 km (3 okrążenia). Na starcie stanęło 14 zawodników, którzy ustrojeni w imponujące hełmy i pasy wyglądali w stosunku do swych maszyn może nieco „przyciężko".

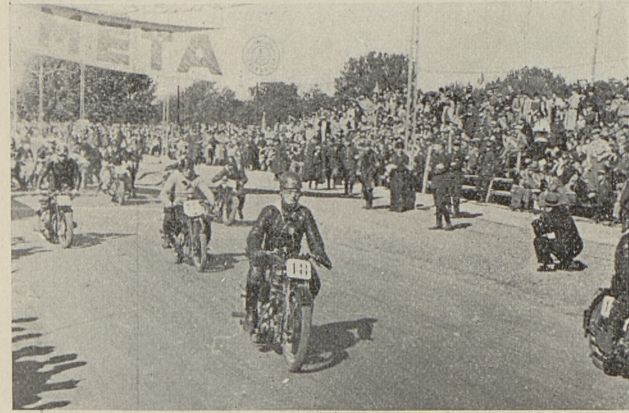

Osmólski w pełnym gazie na wirażu za bramką bielańską

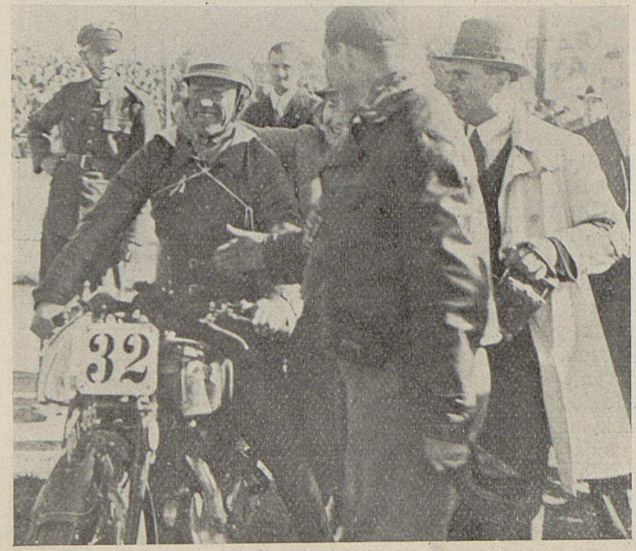
Start „setek" odbył się „na cicho", t. zn. w chwili startu silniki były unieruchomione. Ten system startu, jako — umożliwiający utrzymanie porządku, stosowano zresztą we wszystkich pozostałych biegach.

Zdaje się, że zawodnicy niebardzo lubią startować z unieruchomionym silnikiem. Start taki, jakkolwiek efektowny dla ucha i ogólnie w Europie stosowany, wymaga niezwykłej sprawności silnika i łatwości jego zapalania. Nieraz doskonały technik męczy się z maszyną, tracąc cenne sekundy nie z własnej winy...









Taką właśnie ofiarą uporu silnika był Nagengast, który stracił dobre parę sekund, pozostając daleko w tyle za rozbrzęczonym stadkiem „setek".

Już w czasie pierwszego okrążenia ustalił się porządek biegu. Na czole szedł Mieloch. Po tym była dziura długości 400 metrów, po której następował... Nagengast, który potrafił „momentalnie" wyrównać zaległości i przegonić innych. Po nim w małym odstępie szli: znany kolarz Kapiak (D. K. W.), wytrawny (zazwyczaj „nortonista")—Szczawiński (Excelsior) i sympatyczny Galica z Zakopanego.

Reszta szła dość rozciągnięta. Ten układ przetrwał nieomal bez zmian do końca wyścigu. Mieloch wydusił ze swej maszyny doskonałą przeciętną, nie dając się ani na chwilę Nagengastowi, który zaledwie potrafił się zbliżyć na jakie 200 metrów.

Bieg ten, jakkolwiek sportowo mało może emocjonujący, spełnił swe zadanie propagandowe, dając 30 tysiącom widzów (licząc z mieszkańcami) możność skonstatowania, że „setka nie hańbi"...

BIEG MOTOCYKLI SPORTOWYCH

Rozegrano go na dystansie 15 okrążeń (117,75 km) dla motocykli z silnikiem o pojemności ponad 350 ccm i 12 okrążeń (94,225 km) dla motocykli o pojemności do 350 ccm.

Atrakcyjność tego wyścigu zmalała nieco wskutek wycofania się mistrza Dochy, obiecującego Maksymowicza (z Wilna — znanego z raidu Legii) i jedynej przedstawicielki płci pięknej — p. Lotasówny ze Śląska.

Ostatecznie na starcie stanęło ogółem 28 zawodników, z tego 9 w kategorii poniżej 350 ccm. Wśród startujących znajdowało się kilku kierowców nieznanych dotąd jako wyścigowców, ale doskonałych za to w terenie lub na długim dystansie. Byli to po pierwsze: Nahorski (na Rudge), i Serbeński (Norton) — ze stołecznego P. K. M.'u.

Spośród pozastołecznych kierowców duże szanse zdawał się mieć Lemański z Poznania, rozporządzający wspaniałą B. M. W.

Zaraz po starcie na czoło wysunął się Nahorski -- trwało to jednak dość krótko, gdyż jak się okazało Jakubowski radził tu sobie równie dobrze jak na raidach i wyszedł na „czubek". Zresztą Nahorski wywrócił się na pierwszym wirażu, zrywając podnóżek i raniąc się w rękę, co nie mogło nie wpłynąć na obniżenie jego przeciętnej.

Należy zaznaczyć, że Jakubowski startował z siódmego szeregu i że miał maszynę poczciwą — Rudge „Special", nie przenaczoną do tego rodzaju wyczynów.

Trudno rzec, czy Jakubowski miałby pierwsze miejsce w tym biegu. Jego śmiałe wiraże i doskonała szybkość po starcie pozwalają domyślać się, że lokata tego zawodnika mogła być bardzo dobra nawet mimo doskonałej maszyny Lemańskiego, który mógłby mu zagrażać

Ostatecznie Jakubowskiemu zagroził i wykończył go definitywnie t. zw. los czyli pech, który rozkręcił p. Józefowi gaźnik i zagrzał maszynę.

Lemański widząc wycofanie się Jakubowskiego, nabrał wigoru i odbił się od reszty na dobre półtora kilometra, pozostawiając reszcie do podziału 2 i 3 miejsce, o które walczyli Nahorski, Hennek i Serbeński. Reszta zawodników jechała bardzo rozciągnięta po całej trasie.

W dwunastym okrążeniu tempo Lemańskiego było tak dobre, że jego menager sygnalizował mu: „wolniej"... Mimo to Lemański nie zwolnił, jakby wyczuwając, że cały ogromny zapas szybkości nie wystarczy mu za chwilę...

Pechowy gwóźdź wlazł „rzeczywiście" w jego oponę, unieruchamiając motocykl w sposób zdawałoby się

Od góry: 1) park maszyn wyścigowych. 2) Nagengast sygnalizuje. 3) Start maszyn wyścigowych. 4) por. Nahorski zwycięzca biegu maszyn sportowych (500 ccm) zjeżdża z toru wprost w objęcia najbliższych...

bezapelacyjny. Stało się to gdzieś koło słynnej knajpy Bochenka w lasku bielańskim. Lemański nie zamierzał „robić“ koła, wolał je całe zmienić. Gdzie tu jednak wziąć koło? — Okazało się, że los nie chciał zgnębić zupełnie nieszczęsnego poznaniaka i zesłał mu ratunek w postaci jakiegoś motocyklisty wcinającego u Bochenka bigosik z piwkiem (pora była obiadowa).

Lemański właśnie biadał nad dętką, gdy zoczył go ów podjadający sobie obywatel.

„Co pan tu robi? — zapytał Lemańskiego.

„A nic! Jeżdżę na wyścigach. Koło mi jest potrzebne, może mi pan pożyczy?“.

„Bierz pan — tylko nie na długo“ — zgodził się po krótkim namyśle biesiadnik.

W ten sposób Lemański mógł ukończyć przynajmniej bieg i walczyć do ostatniej chwili.

W czasie tych perypetii Lemańskiego, na „czubku“ umieścił się Nahorski, który dopuścił „do się“ jedynie kolegę klubowego — Serbeńskiego.

Po Serbeńskim następował kilometr przerwy, po której na czele nowej „serii“ kierowców szedł Petz na Velocette.

W ostatnich okrążeniach Serbeński usiłował psuć lokację Nahorskiemu jako, że tamten miał słabszy motor. Jednak Nahorski był bezsprzecznie lepszy na wirażach. które brał śmiało dużym gazem i wyrównywał to, co tracił na prostej.

Ostatecznie zwyciężył Nahorski w czasie 1 godz. 59 sekund. W 5 sekund po nim przybył Serbeński. Przeciętna Nahorskiego wynosiła 85 km/g.

W kategorii 350 ccm, która zrobiła tylko 12 okrążeń, zwyciężył doskonały Szydłowski (Velocette) ze Zw. Strzeleckiego w Warszawie, mając przeciętną ponad 70 km/godz (czas 1 godz. 17 min. 4 sek.). Na drugim miejscu przyszedł Wasilewski z Pruszkowa na Nortonie w czasie o 7 sekund gorszym.

BIEG MASZYN WYŚCIGOWYCH

W tej konkurencji w klasie motocykli z silnikiem ponad 350 ccm startowali między innymi: doskonale znany sportowcom Langer z Warszawy na „Sarolea“, mistrz Docha na niezbyt bezpiecznym modelu (rzuca!...) „Sunbeam“ i Mieloch na „Norton International“. Poza tym zjawił się tu ze swoją sportową(!) maszyną zacięty Jakubowski, który postanowił odegrać się za „karburatorową“ porażkę w poprzednim biegu.

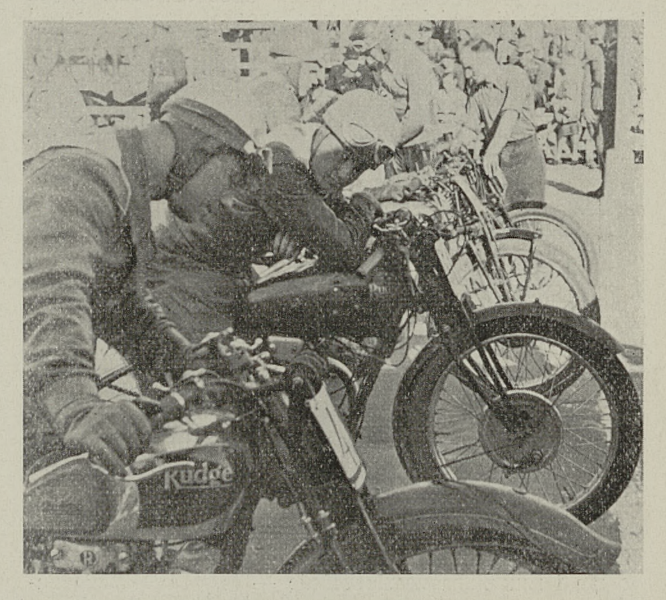
W klasie motocykli o litrażu poniżej 350 ccm startować miały dwa specjalne D.K.W., zaopatrzone w tzw. „ladepumpe“ zastępujące kompresor, z silnikiem 250 ccm pod Geyerem i Weylem. Ostatecznie Weyl zawiódł i nie zjawił się, oddając tym samym pierwsze miejsce Geyerowi, który dzięki doskonałości swej maszyny mógł nie tylko „nie dać się powąchać“ swym konkurentom, ale może nawet zagrozić maszynom klasy wyższej.

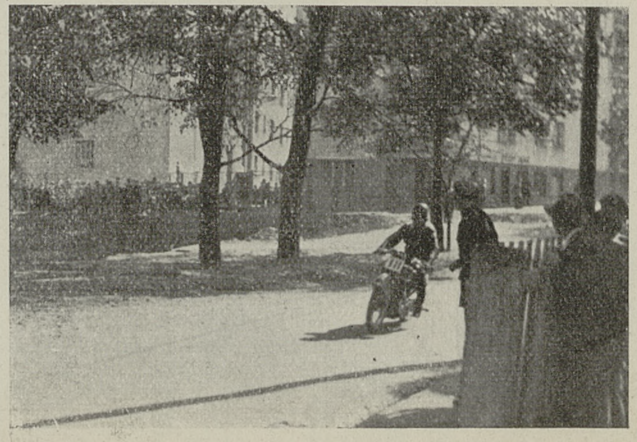
Zaraz po starcie, czołem zawładnął niezwykle sympatycznie i pięknie jadący Mieloch, który już w drugim okrążeniu odizolował się od wyciągniętego korowodu zawodników kilometrowym odstępem! Jego szybkość przeciętna z punktu przekroczyła 90 km/godz.

Znów miał pecha Jakubowski, który z powodu defektu świecy (w 1-ym okrążeniu) musiał się zatrzymać, tracąc sporo czasu. Na drugim miejscu za Mielochem szedł Langer, na trzecim Docha, na czwartym Skórka (Sarolea).





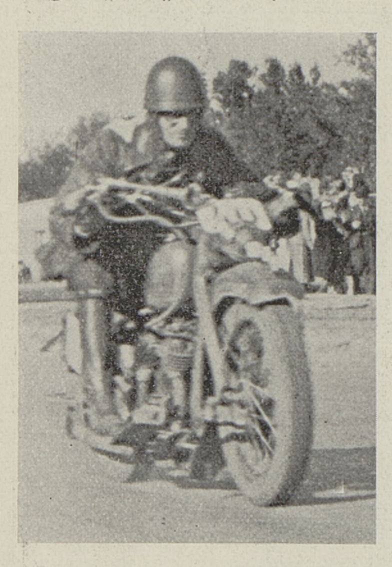




Od góry: 1) fragment trasy wyścigu bielańskiego — na lewo drzewo obłożone chochołem ze słomy. 2) Mieloch zwycięzca biegu maszyn wyścigowych (500 ccm) i jego serdeczny przyjaciel Nagengast po biegu setek. 3) pół sekundy przed startem maszyn sportowych: na pierwszym planie Jakubowski hipnotyzuje swego Rudge'a. 4) jeden z niemiłych wiraży pomiędzy „opłotkami“.

Ten układ „czołowych" z odizolowanym Mielochem na pierwszym miejscu znów ograniczył walkę o miejsca do rozgrywki wyłącznie o drugie miejsce, na które mieli apetyt głównie Langer, Skórka i Docha. Jakubowski, jakkolwiek nie rezygnował z tej lokaty, nie miał jednak żadnych możności zrealizowania swych marzeń, jakoże przecież jechał na maszynie nie tyle wyścigowej, ile „kreowanej" na takową — sportówce.

Ostrzejsze tempo wyścigu odrazu zaznaczyło się szeregiem efektów ujemnych. A więc panu „Bezetowi" nawaliła dętka. Blamowskiemu urwał się błotnik, było też dwu takich, którzy umiejscowili się w słomie „ochronnej". Jednak ze względu na „zawodową tajemnicę" — nie wymienię ich nazwisk. Zresztą jeden z nich jeździł z źdźbłami wplatanymi w przednie koło — może ktoś z orlim okiem dostrzegł to upiększenie...



Curiosum na torze: Harley 1000 ccm (z trąbką w dodatku).

W siódmym okrążeniu można było doskonale zaobserwować jak Docha powoli zwiększa tempo, zagrażając Langerowi i jak ten ostatni „ucieka".

W dziewiątym okrążeniu Mieloch miał już rezerwę równą połowie trasy. W dziesiątym, Langer widocznie zaniepokojony zbliżającym się końcem wyścigu, dodał potężnie gazu, ale była to walka raczej o lepszy czas, aniżeli o pierwsze miejsce, wyraźnie nieosiągalne.

Mniej więcej w półokrążenia potym Langerowi urywa się zawór. Tym samym wakuje drugie miejsce, które zajmuje oczywiście Docha.

Trzecie wypracował sobie dość łatwo Jakubowski.

Mieloch ukończył wyścig w doskonałej formie, nie widać było na nim zmęczenia. Ostatecznie przeciętna jego wynosiła 91 km/godz. przy dystansie 115,75 km (czas jazdy 1 godz. 17 min. 09 sek.). Docha minął metę w niecałe trzy minuty potem, prowadząc tuż za sobą Jakubowskiego.

Należy podkreślić, że Mieloch, jako leader wyścigów jechał „z głową". Nie wyrywał się bez potrzeby, wykazał dobrą klasę, spokój i duży umiar w operowaniu szybkością.

Najszybsze okrężenie Mielocha, „wykręcone" mniej więcej w połowie wyścigu miało przeciętną 108 km/g., co zważywszy na dużą ilość wiraży i różnorodną, często złą i rzucającą nawierzchnię — jest szybkością zupełnie „europejską".

B. Andrzejowski.



Wyścig terenowy w Nadliwiu

Polski Klub Motocyklowy zorganizował w Nadliwiu koło Wyszkowa interesujący wyścig motocyklowy w terenie, to znaczy na typowych, mazowieckich bocznych, piaszczystych drogach polnych i leśnych.

Trasa licząca 8 km. długości szła przez niezbyt duże, ale bardzo ciężkie do pokonania wzgórza i liczyła kilkanaście ostrych zakrętów, w tym dwa zakręty bardzo niebezpieczne pomiędzy ogrodzeniem z drutów kolczastych.

Niektóre odcinki drogi miały tak sypki i głęboki piasek, że zawodnicy musieli jechać ścieżynką koło „twardych i nieustępliwych" pni drzewnych, co przy szybkości do 70 km/godz. nie można zaliczyć do rzeczy łatwych.

Oczywiście na trasie wyścigu zjawili się prawie sami „cwaniacy", dla których szykany terenowe są pewnego rodzaju odpoczynkiem „dla duszy" — tak jak dla kota chodzenie po brzeżku rynny... Na start wyścigu zjawił się coprawda jeden nowicjusz — junior Jurkowski Stanisław, ale i ten na trasie czuł się wybornie. Były to przecież jego rodzinne ścieżki, no i poza tym rodzinny „dryg" do motoru także wiele znaczy!

Na pierwszy ogień poszły jak zwykle „setki". Zwyciężył w tej kategorii p. Paczkowski z Łodzi na N S. U. mając przeciętną 35,2 km/godz. (dystans 16 km — 2 okrążenia).

W biegu motocykli z silnikami o poj. do 350 ccm (30 okrążeń) zwyciężył Jakubowski na Rudge 250 ccm, osiągając 55,8 km/godz. Drugie miejsce zajął mec. K. Jurkowski, trzecie jego młodszy brat Stanisław. Należy zaznaczyć, że zwycięzca tego biegu Jakubowski jechał na motocyklu z silnikiem o pojemności 250 ccm.

Bieg sześćsetek przyniósł zasłużone zwycięstwo Flakerowi z Legii, który w ten sposób odegrał się nieco za porażki w raidzie Szlakiem Marszałka i w wyścigu na Bielanach.

W obu imprezach p. Flakera prześladowały wentyle wdechowe, które ukrywały się i wpadały do cylindra, gdzie tłok robił z nich „sałatkę". Dziwne te historie są tym więcej zastanawiające, że działy się w dobrej maszynie „Sunbeam" i że dotyczyły wentyli ssących — zawsze dużo lepiej chłodzonych. Prawdopodobnie ten model Sunbeam'a musi mieć jakiś błąd konstrukcyjny.

Ale wróćmy do Nadliwia. Po sześćsetkach (wśród których jechał też Kubiak na Sokole) ruszyły pięćsetki. Ten bieg był bezsprzecznie najciekawszy. Obecność trzech takich jeźdźców, jak Szczawiński (Norton), Nahorski (Rudge) i Jakubowski (Rudge) przesądziła o tempie wyścigu, które było rzeczywiście bardzo ostre.

Z początku na czole szedł Szczawiński, za nim Nahorski, wreszcie Jakubowski. Ale na pewnym brzydkim wzgóreczku pierwsi dwaj „zostali leżeć" jak mówią ślązacy i pomorzanie. Koleżeński Jabukowski położył się również posłusznie. Był to moment super-fotogeniczny (pomijając niebezpieczeństwo karambolu). Niestety nie stał w tym miejscu nikt z aparatem. Zawodnicy poderwali się, „kopnęli" maszyny i „bezkarnie" umknęli niesfotografowani przez nikogo... Po tym upadku Jakubowski zdołał się wydostać na drugie miejsce za Nahorskiego.

Przez dłuższy czas obaj jechali blisko siebie. Minięcie Nahorskiego byłoby bardzo trudne — może nawet niemożliwe, gdyż dróżka była ciasna, a Nahorski „czując oddech" Jakubowskiego grzał ile wlezie (trzeba powiedzieć, że dotychczas Nahorski w Nadliwiu był zawsze „tym najlepszym").

W pewnym momencie Rudge Nahorskiego zakopuje się mocno w piasku. Sekunda i Jakubowski wchodzi na czoło. Wysiłki sympatycznego porucznika zdążające do minięcia Józia — nie dały już wyników, gdyż byli oni zbyt blisko mety. Zdaje się, że ostatni upadek Nahorskiego na Bielanach nie pozostał także bez wpływu na jego kondycję. Po takiej historii zostaje zwykle lekki „osad" niepokoju, który z czasem ustąpi, ale... zanim ustąpi w dużym stopniu może zaważyć na sprawności zawodnika.

„Sokoły" szły przez piaseczek bez zająknienia.

Niemniej jednak Nahorski dał z siebie tak dużo, że zwycięstwo Jakubowskiego należy uważać za pełnowartościowe. Kto zresztą widział go w akcji — nie będzie w to wątpił ani przez sekundę. Przeciętna Jakubowskiego wynosiła 56,7 km/godz. Drugi przyszedł Nahorski, trzeci Szczawiński.

Na zakończenie wyścigu pojechały „wózki". Startowały cztery komplety: Kostrzewski (z Kubiakiem w gondoli) — oczywiście ta para na produkcie P. Z. Inż. „Sokole 600", doskonały Michałkiewicz (w wózku pachołę nieletnie, ale zadzierzyste — znane z raidu Legii i raidów P. K. M.'u), p. Byk na B. M. W. (ten co się kąpał w „Tatrzańskim") i p. Serbin również na B.M.W.

Bieg wózków był arcy-ciekawy, ze względu na zakręty i drzewa, które utrudniały konieczne żonglowanie pasażerami. Kostrzewski i Michałkiewicz byli tymi, którzy mogli zasadniczo i wyłącznie „zezować" na pierwsze miejsce. To też obaj dopingowali się bez litości, jadąc z chirurgiczną precyzją. Kubiak wyłaził z wózka daleko, daleko i... wisiał przerzucony przez tylne koło motocykla — głową w dół. Dlaczego nie stukał kaskiem po pniach, nie wiem. Może drzewa się wyginały uprzejmie.

Kostrzewski wysunął się naprzód, a to głównie dlatego, że na pokładzie starawej B. S. A. Michałkiewicza działy się przykre rzeczy: silnik odmówił dwakroć posłuszeństwa zatarłszy się brzydko. Michałkiewicz zrzucił kask, klął w żywy kamień, zwymyślał swego pasażera, który ze swej strony robił co mógł, omal nie popychając znarowionej maszyny i czyniąc cuda na zakrętach.

Kostrzewski zwyciężył jednak łatwo, zrobiwszy 51,5 km/godz.

Michałkiewicz zajął drugie miejsce.

Po odpoczynku i przerwie obiadowej rozegrany został miniaturowy wyścig „o puchar Nadliwia" na dystansie 1200 metrów (1 okrążenie). Trasa tego, po raz trzeci rozgrywanego, wyścigu jest dość „szatańska". Zaraz po starcie trzeba się wspiąć na stromą ściankę pagórka i wylawirowawszy między drzewami wjechać w kotlinkę, potym dodać gazu i uważnie a szybko wypaść na kawałek prostej. Piasek, zakręty itp. każą zawodnikowi „dać z siebie wszystko", jak mówi poeta. Trudność zadania powiększa niezbyt dobra widoczność w ciemnym lesie.

Wyścig ten wygrał po raz trzeci por. Nahorski, który tym samym zdobył puchar na własność. Czas por. Nahorskiego był lepszy od wszelkich — poprzednio ustanowionych i wynosił 1 min. 54,4 sek. Drugi był Jakubowski (1 min. 58,8 sek.).

Wyścig zgromadził w Nadliwiu kilkadziesiąt motocykli i samochodów, które przywiozły sporo entuzjastów sportu motorowego — nie zrażonych bynajmniej silnym, chłodnym, jesiennym wiatrem.

Organizacja zawodów na dobrym poziomie.

(and.)



Park maszyn wyścigowych pod stodołą...

Wyścig motocyklowy o nagrodę przechodnią Prezydenta m. st. Warszawy

Wyścig ten zorganizowany przez stołeczny Klub Motocyklowy Związku Strzeleckiego odbył się w Alei Niepodległości naokoło trawnika, dzielącego jezdnię.

Długość tej, bardzo oryginalnej trasy, wynosi około 1200 metrów, a więc jedno okrążenie liczy 2,4 km. Pomysł zorganizowania wyścigu w tym miejscu zasługuje na pełne uznanie, jezdnia bowiem jest jednolita, z kostki granitowej, nie dającej poślizgu, poza tym oddalenie trasy od centrum jest minimalne, dojazd dobry.

Również trzeba podkreślić, że wyścig w Alei Niepodległości był pod względem propagandowym pełnowartościowy. Publiczność widziała zawodników z każdego miejsca jak na dłoni.

Te względy kazały słusznie organizatorom liczyć na duże efekty... kasowe. Leniwa warszawska publiczność nie powinna była zdaje się zawieść, tym więcej, że w wyścigach mieli brać udział tacy jeźdźcy, jak mistrz Warszawy na rok bieżący — Mieloch, zacięty Jakubowski, doświadczony Bathelt, szybki Nagengast, Szydłowski i inni.

Tymczasem lunął deszcz i na trasę zjawili się wyłącznie najwięksi zapaleńcy sportu motorowego, rodziny zawodników, sympatycy Klubu i... sprawozdawcy prasowi. Deszcz znakomicie zwiększył „emocjonalność" wyścigu — mokra jezdnia wróżyła częste upadki.

Na pierwszy ogień poszły, jak zwykle setki niosąc m. innymi szereg „asów". Prowadził od początku Nagengast na Excelsiorze (znany warszawiakom z Bielan). Drugi „as" — Mieloch jadący również na Excelsiorze był albo niedysponowany, albo nie lubi jeździć po mokrym.

Nagengast osiągnął na 6-ciu okrążeniach (14.4 km) dobrą przeciętną 55,1 km/godz. Następne miejsca zajęli: Klukowski, Perkowski i... Mieloch.

Bieg motocykli sportowych o pojemności do 250 ccm rozegrany na dystansie 36 km (15 okrążeń) wygrał Jakubowski (Rudge „Sport" z czterema wentylami), osiągając przeciętną 79,3 km/godz. Drugi przyszedł Konitz na Nev Imperial, trzeci Szydłowski z Grudziądza na Rudge (ten sam, który zwyciężył na Bielanach).

Należy podkreślić, że Jakubowski wygrał ten bieg bez żadnego wysiłku — wyraźnie nie śpiesząc się i wycierając po drodze nos...

Z kolei zawarczały pięćsetki. Tu na starcie zjawił się znów Jakubowski na tymże samym (!!) Rudge'u 250 ccm. Start jego był opóźniony (nie przyszykowano mu na czas maszyny), mimo to szybko odrobił on zaległość i wydostał się po paru okrążeniach na drugie miejsce. W tym momencie wycofano go, a to dlatego, że kierownictwo imprezy zdecydowało, że Jakubowski nie będzie sklasyfikowany (dlaczego?), a na to z kolei nie chciał się zgodzić P. K. M., jako ojczysty Klub „spornego" zawodnika.

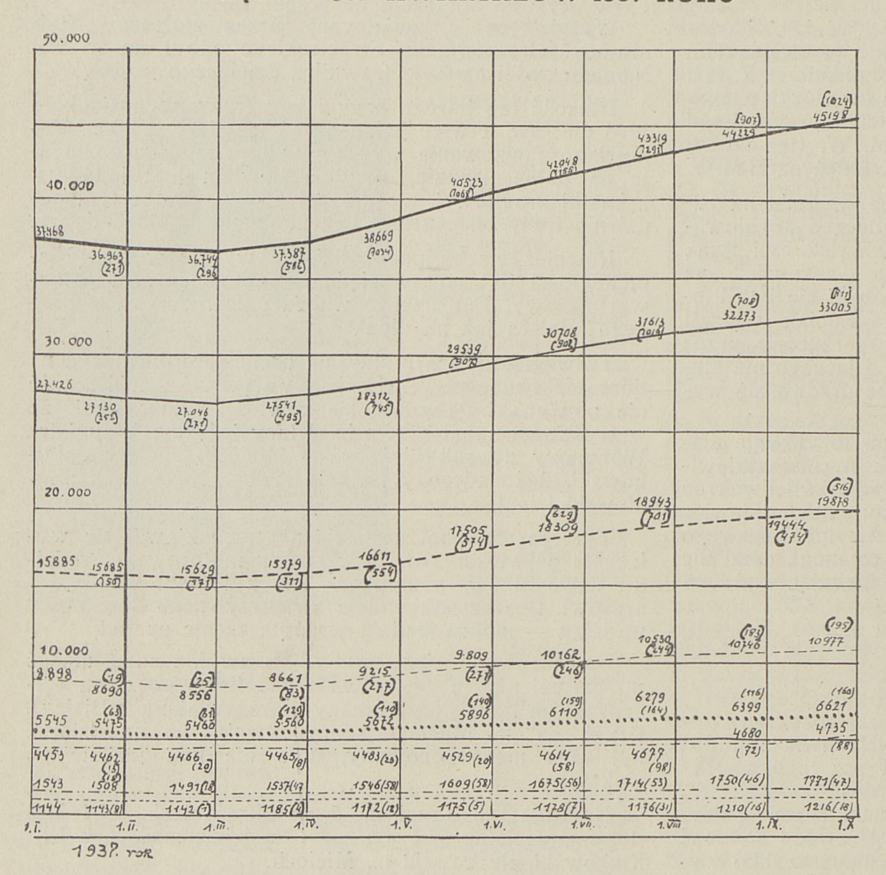
Ostatecznie w pięćsetkach zwyciężył Klimkowski na Arielu z przeciętną 87,2 km/godz.

Kategorie 250 i 350 ccm startowały jednocześnie, ale klasyfikowano je osobno. Tu znów odniosł zwycięstwo uniwersalny Jakubowski, która startował na sportówce 250 ccm (ten sam Rudge!) i mimo to miał lepszy czas aniżeli trzystapięćdziesiątki wyścigowe! Przeciętna Jakubowskiego: 84,9 km/godz. na dystansie 60 km (25 okrążeń). „Bezet" miał pierwsze miejsce w 350-ach, a Weyl drugie.

Po biegu maszyn o pojemności ponad 350 ccm obiecywano sobie bardzo dużo. Powszechnie spodziewano się, że Mieloch i tu „pokaże szybkość". Tymczasem prowadzenie objął od początku Bathelt (z Bielska) na Rudge'u. Bathelt też przyszedł do mety pierwszy, mając dobrą przeciętną 101,4 km/godz. (mimo mokrej nawierzchni).

KRONIKA KRAJOWA

WYKRES PRZYROSTU ILOŚCI POJ. MECH. W POLSCE W CIĄGU 3-ech KWARTAŁÓW 1937 ROKU



OBJAŚNIENIE WYKRESU:

Cyfry ujęte w nawias, oznaczają ilość nowych poj. mech. zarejestrowanych po raz pierwszy.

- Ogólna ilość poj. mech.
- Ogólna ilość samochodów.
- Samochody osobowe.
- Motocykle.
- Autobusy.
- Dorożki samochodowe.
- Samochody ciężarowe.
- Inne jednostki mechaniczne.

POSTĘPY MOTORYZACJI

7730 POJAZDÓW MECHANICZNYCH PRZYBYŁO W CIĄGU 9 MIESIĘCY 1937 ROKU

W dniu 1 stycznia br. na terenie Polski kursowało ogółem 37.468 poj. mech. w tym 27.426 samochodów. W dniu 1 października rb. ilość pojazdów mechanicznych wynosiła 45.198 poj. mech. w tym 33.005 samochodów.

Tak więc przyrost pojazdów mechanicznych w ciągu 9 miesięcy rb. wyniósł okrągło 7.730 jednostek, w tym 5.579 samochodów.

Ten 9-cio miesięczny przyrost jest prze szło dwa razy większy od przyrostu całorocznego w roku ubiegłym, który wyniósł 3.339 jednostek, a w tym 2.767 samochodów.

Dla uzupełnienia obrazu szybkości wzro stu tempa motoryzacji trzeba wspomnieć o sytuacji, jaka miała miejsce w roku 1935, kiedy to przyrost ilości samochodów wyniósł netto raptem 1980 sztuk, a więc przeszło trzy i pół raza mniej, aniżeli w ciągu niespełna trzech kwartałów rb.

Zastanawiającym jest fakt znikomego przybytku ilości motocykli, co niewątpliwie pozostaje w ścisłym związku z nadmiernie wysokimi cenami tych pojazdów. W roku 1936 przybyło ich zaledwie 503 sztuki, zaś w ciągu 9 miesięcy bieżącego roku nieco więcej niż dwa tysiące sztuk. W dniu 1 stycznia 1936 roku posiadaliśmy 8.395 motocykli, w ciągu całego roku 12.079.

1024 NOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH SPRZEDANO WE WRZEŚNIU

W dniu 1 października rb. na terenie Polski kursowało ogółem 45.198 poj. mech. W tej liczbie było ogółem 33.005 samochodów i 10.977 motocykli i 1216 pojazdów specjalnych.

Ogółem w ciągu września sprzedano na rynek prywatny 1024 poj. mech., jednak 155 jednostek poszło na renowację taboru, (w tym 79 samochodów) tak, że przyrost netto (dane rejestracyjne) wyniósł ostatecznie 965 jednostek.

W dniu 1 października kursowało: 19.872 samochodów osobowych (przybyło nowych 516, netto 434), 6.621 samochodów ciężarowych (przybyło nowych 160, netto 222, a więc uruchomiono 62 jednostki używane), dorożek samochodowych 4.735 (przybyło nowych 88, netto 55, a więc część poszła na renowację), motocykli 10.977 (przybyło nowych 195 plus 36 starych, razem 231), pojazdów specjalnych 1216 (przybyło nowych 18 z tego 6 poszło na renowację).

Należy podkreślić, że przyrost nowych pojazdów mechanicznych we wrześniu był większy, aniżeli w sierpniu, kiedy to przybyło 907 nowych jednostek. Ten wzrost tempa sprzedaży pozostaje w ścisłym związku z ulgami podatkowymi, które skłaniają wiele osób do nabycia pojazdu jeszcze przed końcem roku kalendarzowego.

KURSY MOTORYZACYJNE NA PODHALU

Staraniem ruchliwego koła LOPP w Nowym Targu, przeprowadzono dwa kursy dla kierowców samochodowych. W wyniku tych kursów 60 osób otrzymało pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

GIMNAZJUM W KOŚCIERZYNIE RÓWNIEŻ WPROWADZA KURSY MOTOROWE

Rada powiatowa w Kościerzynie uchwaliła zakupić dla państwowego gimnazjum im. J. Wybickiego w Kościerzynie samochód osobowy marki „Chevrolet", na którym uczniowie uczyć się będą sztuki szoferskiej.

ULGI PODATKOWE DLA WŁAŚCICIELI TAKSÓWEK

W Ministerstwie Skarbu odbyła się konferencja z udziałem dyr. dep. podatków i opłat, p. Lubowickiego i nacz. Kolanowskiego oraz delegacji Związku Właścicieli Taksówek w sprawie scalenia opłat za świadectwa przemysłowe i podatek obrotowy. P. dyr. Lubowicki, po zapoznaniu się z treścią postulatów delegacji oraz przedstawionego mu memoriału, stwierdził, że w myśl obowiązujących ustaw i przepisów dla dorożek samochodowych można skomasować dla tego przemysłu opłaty za podatek obrotowy i świadectwo przemysłowe w jedną roczną opłatę. Opłata ta będzie co do swej wysokości ustalona z ważnością na obszar całego państwa przy rozróżnieniu miast pierwszej, drugiej i trzeciej kategorii.

Uwzględnienie przez Ministerstwo Skarbu postulatów właścicieli taksówek ułatwia im kalkulację kosztów eksploatacyjnych, stanowi pewną ulgę finansową, a jednocześnie przyczyni się do rozłożenia świadczeń publicznych na wszystkich przedsiębiorców, szczególnie tych, którzy dotychczas często uchylali się od ich uiszczania z powodu zbyt wysokiego wymiaru.

Dążenie do uchylenia się od opłacania podatków pociągało często za sobą zatrudnianie jak najmniejszej ilości ludzi, co obecnie przestanie wchodzić w rachubę, wobec czego w dalszej konsekwencji wspomnianej decyzji Ministerstwa Skarbu należy się liczyć ze zwiększeniem zatrudnienia w przemyśle dorożek samochodowych.

POWIĘKSZENIE TABORU „KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ PKP"

W związku z intensyfikacją ruchu na liniach autobusowych PKP „Komunikacja Autobusowa" nabyła 16 autobusów „Chevrolet" 30-miejscowych, które zostały już wprowadzone do ruchu.

Poza tym do preliminarza przyszłorocznego wstawiono sumy, które pozwolą nabyć jeszcze 32 autobusy tego samego typu.

PRZEDŁUŻENIE ULG PODATKOWYCH DLA NABYWCÓW POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Sprawa przedłużenia ulg podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych jest obecnie tematem rozmów, czynników miarodajnych. Zasada ulg podatkowych będzie najprawdopodobniej utrzymana, ponieważ — jak wykazało życie — ulgi podatkowe silnie przyczyniły się do wzrostu taboru motorowego.

Jednakże do utrzymania zasady ulg podatkowych wprowadzone będą dość poważne zmiany, zarówno co do terminów, jak i co do wysokości ulg. Miejmy nadzieję, że m. in. uproszczony będzie sposób przeprowadzania obliczeń, tak znakomicie dotychczas zagmatwany.

Do sprawy tej przywiązują wszystkie koła zainteresowane w motoryzacji, bardzo dużą uwagę. Jeżeli bowiem ulgi podatowe dla nabywców samochodów zostaną jeszcze jakiś czas utrzymane, i jeżeli zostanie wprowadzony zastaw rejestrowy, mający duże znaczenie dla zbytu wozów, to stworzone będą odpowiednie warunki zarówno dla nabywców, jak i dla sprzedawców. Rozwój naszej motoryzacji jest jeszcze zbyt nikły, aby mogła się ona obyć bez tych ważnych form poparcia.

DROGI

INWESTYCJE DROGOWE W POW. WARSZAWSKIM

W roku przyszłym zdobycze drogowe regionu warszawskiego powiększają się o cztery nowoczesne, 9-ciometrowej szerokości trakty, które rozbudowane będą z dotychczasowych szos, łączących Warszawę z Krakowem, Gdańskiem, Gdynią i centralnym okręgiem przemysłowym. Trakty te zaopatrzone będą w dwustronne dróżki dla rowerzystów, osiedla zaś, przez które przechodzą, będą skanalizowane. pierwszy z tych traktów zostanie ukończony na odcinku Warszawa — Raszyn za półtora miesiąca.

Wydział powiatowy warszawski przeprowadził badania nad zagadnieniem obniżenia kosztów budowy i może się dziś poszczycić szeregiem pozytywnych osiągnięć.

Do obniżenia kosztów budowy przyczyniła się przede wszystkim otwarta w Zegrzu wytwórnia t. zw. „grysów" (drobnego kamienia), która, pracując na trzy zmiany, produkuje dziennie 120 tonn grysu. Dzięki wytwórni cena 1 tonny materiału szosowego spadła do 20 zł, podczas gdy w roku ub. sięgała 60 zł. Wytwórnia zatrudnia 180 robotników i 12 fachowców, pokrywa jednak zaledwie 20 proc. zapotrzebowania i w związku z tym będzie w najbliższym czasie rozbudowana.

Jak informuje naczelnik zarządu drogowego na powiat warszawski, inż. Kiepal, — nowoczesna budowa nawierzchni drogowych jest o wiele rentowniejsza aniżeli zabrukowanie osiedli i dróg gminnych kamieniem polnym. O ile dawne metody budowy i utrzymania nawierzchni drogowych wymagały zatrudnienia prawie wyłącznie robotników kwalifikowanych, jak: kamieniarze, brukarze i taraniarze, których brak jest na rynku, o tyle t. zw. nowoczesne metody budowy i konserwacji wymagają w 90 proc. robotnika niewykwalifikowanego oraz rozszerzają zatrudnienie niewykwalifikowanych robotników w krajowych zakładach przemysłowych przez zwiększenie konsumcji cementu, węgla (na 1 kg. smoły trzeba wydobyć 6 — 10 kg. węgla), wyrobów żelaznych, stalowych i maszyn.

W przybliżeniu sprawa ilościowego zatrudnienia przedstawia się, według badań przeprowadzonych przez zarząd drogowy wydziału powiatowego, jak następuje: przy wydatku 1000 zł na robociznę, przy budowie nowych dróg, można zatrudnić: 1) przy budowie nawierzchni z betonu cementowego — 300 robotników; 2) nawierzchni smołowej lub asfaltowej— 280; 3) zwykłej szosy — 200; 4) bruku łamanego — 120; 5) bruku z kostki kamiennej — 75. Te liczby wyraźnie tłumaczą, dlaczego np. Niemcy budują drogi z betonu cementowego, opanowując przez to bezrobocie wśród niewykwalifikowanych.

Koszty budowy 1 km. 5-cio metrowej szerokości bruku z kamienia płytowego (zwykły brukowiec) i koszty budowy 1 km. 5-cio metrowej szerokości nowoczesnej drogi z betonu cementowego wynoszą: budowa z brukowca — 36.800 zł (w tym na robociznę wykwalifikowaną 10.700 zł, na niewykwalifikowaną — 1500); budowa nawierzchni betonowej — 40.000 zł (w tym robocizna wykwalifikowana 3.500, niewykwalifikowana — 12.000). Jak widzimy z tego zestawienia budowa nawierzchni betonowej, o wiele trwalszej, kosztuje drożej zaledwie o 3.200 zł, dając jednocześnie możność zatrudnienia większej ilości bezrobotnych.

Opierając się na tych obliczeniach zarząd drogowy powiatu warszawskiego wstrzymał obecnie w osiedlach podwarszawskich i na drogach gminnych budowę nawierzchni ze zwykłego bruku i przystąpił wyłącznie do budowy nowoczesnych nawierzchni. W kosztach remontu dróg szosowych i w kosztach budowy nawierzchni nowoczesnych różnice są bardzo niewielkie, a racjonalność zużycia wydatków bezwzględnie zakazuje zarówno remontu zwykłych tłuczniówek (szos) jak również zakazuje zakładać bruki.

Automobilistów czeka poza tym jeszcze jedna niespodzianka: wkrótce na terenie pow. warszawskiego, a następnie w całej Polsce, ustawione zostaną nowe znaki drogowe, skonstruowane w ten sposób, aby były widoczne nawet z daleka. Znaki te, koloru żółtego, są identyczne ze znakami stosowanemi w Niemczech. Specjalne znaki zastosowane będą również przy przejazdach kolejowych.

BUDOWA DRÓG NA WILEŃSZCZYŹNIE

Ostatnio wydziały powiatowe woj. wileńskiego otrzymały 150.000 złotych na budowę dróg.

W związku z tym prowadzone są obecnie roboty przy budowie dróg: Wilno — Szumsk — Soły, Wilno — Rudziszki, Lebiedziewo — Bienica, Kurkule — Świr, Smorgonie — Narocz — Wilejka, Oszmiana — Ostrowiec. Klewica — Dziewieniszki i Wosniany — Ostrowiec.

JAK BĘDZIE WYGLĄDAŁA DROGA KARPACKA?

Projektowana droga stanowić ma niezbędną dla potrzeb turystyki samochodowej arterię komunikacyjną wzdłuż całego Podkarpacia. — Wybudowanie jej nie tylko usprawni komunikację pomiędzy poszczególnymi uzdrowiskami i miejscowościami o walorach turystycznych, co jest palącą koniecznością szczególnie w okresach masowych zjazdów turystów, ale stworzyć może podstawę zainteresowania turystów samochodowych zagranicznych dla tych okolic naszego kraju.

Projektowana droga rozpoczyna się w Ustroniu i prowadzi przez Wisłę na Kubalonkę, Istebną i Milówek: tylko ten odcinek jest dotychczas całkowicie zmodernizowany, jako przynależny do obszaru Śląska, gdzie poziom unowocześnienia nawierzchni dróg bitych jest najwyższy dla całego kraju.

Ze Śląska wspaniały ten szlak turystyczny miałby iść przez przełęcz Krowiarki na Podhale i do Tatr, zbliżając się do Zakopanego południowym stokiem Gubałówki. — Od Tatr przez Pieniny dochodzi on do Krynicy, skąd dalej przez Jeśliska Komancze i wzdłuż Gorgonów przechodzi w okolicy Jaremcza w dolinę Prutu, kończąc się w Kosowie. W większej swej części trakt ten nie istnieje dotychczas wcale, tylko niektóre jego odcinki są w stanie przygotowanym dla ruchu motorowego.

ZAMIAST KOLEJKI NA KLIMCZOK — NOWOCZESNA DROGA SAMOCHODOWA

Wbrew rozmaitym zapowiedziom, jakoby powrócono do zamiaru wybudowania linowej kolejki na Klimczok, dowiadujemy się, że w tym odcinku Baskidów planu tego zaniechano. Natomiast bliski realizacji jest projekt wybudowania przepięknej autostrady. Po kilkumiesięcznej pracy ukończono wstępny projekt autostrady na Klimczok, a w najbliższym czasie ma być rozpisany konkurs na pełny projekt budowy tejże autostrady.

OGRANICZENIA KOMUNIKACJI NA DROGACH KOŁOWYCH

Na drodze państwowej Strękowa Góra — Osowiec w woj. białostockim, z powodu złego stanu mostu w Dobarzu, ograniczono komunikację aż do odwołania dla pojazdów o wadze ponad 5 ton łącznie z ładunkiem i szybkości 10 km na godz. Z powodu przebudowy drogi Augustów — Suwałki (km 283—293) zamknięto komunikację do 1 grudnia br. Ruch odbywa się objazdem w pasie drogowym.

W pow. nowosądeckim na drodze Grybów — Muszynka przywrócono komunikację po ukończeniu naprawy mostów w Starej Wsi i Nowej Wsi.

Z powodu ukończenia przebudowy, przywrócono komunikację w pow. lidzkim na drodze Zaniuny — Lipszniki — Iwie — Zbójsk. Zamknięto komunikację z powodu przebudowy prawdopodobnie aż do 30 listopada br. na drodze Ostrów — Poznań (km 13½ — 15½). Ciężkie pojazdy kołowe powyżej 5 ton z Pleszewa jadą przez Bronów, Koryta, Raszków, dla lekkich pojazdów objazd Sobótka — Gutów — Górzno.

Z powodu ukończenia przebudowy drogi przywrócono komunikację na drodze państwowej Czortków—Stanisławów w Tyśmienicy. Na tej samej drodze na odcinku od km 91.226 do 92.530 zamknięto komunikację z powodu przebudowy. Objazd z Tyśmienicy drogą gminną do Podpieczar i gromadzką dalej do Ksawerówka.

W pow. błońskim na drodze Paprotnia — Szymanów — Łowicz zamknięto komunikację aż do odwołania z powodu zniszczenia mostu na Suchej we wsi Czerwona Niwa. Objazd drogą Łowicz — Sochaczew — Paprotnia, dla ruchu konnego drogą Paprotnia — Szymanów do km 16, następnie drogami gminnymi przez wsie Kurdwanów, Gradówek i Humin do km 19 zamkniętej drogi. W pow. nieszawskim zamknięto komunikację do 1 listopada br. na drodze Nieszawa — Ciechocinek (km 1 — 7) z powodu przebudowy. Objazd drogą gminną nie umocnioną do drogi gruntowej umocnionej Ciechocinek — Przystań na Wiśle do Ciechocinka i odwrotnie.

PRZERWA W KOMUNIKACJI NA DRODZE PAŃSTWOWEJ NR. 17 (WARSZAWA — POZNAŃ)

Urząd Wojewódzki Poznański podaje do wiadomości, że z dniem 2 października br. zamknięty został odcinek Strzałkowo — Września na trakcie Warszawa — Poznań.

Ponieważ w przebudowie znajduje się również odcinek Września — Nekla — Kostrzyń, ustala się najdogodniejszą trasę objazdową ze Słupcy przez Strzałkowo — Witkowo — Gniezno — Kostrzyń — Poznań. Stan objazdu przeważnie dobry (drogi bite).

RUCH KOŁOWY

W 7-miu URZĘDACH WOJEWÓDZKICH ZORGANIZOWANO ODDZIAŁY RUCHU DROGOWEGO

Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Min. Spraw Wewnętrznych zarządziło od dnia 1-go października rb. zorganizowanie oddziałów ruchu drogowego w następujących siedmiu urzędach wojewódzkich: w warszawskim, łódzkim, kieleckim, pomorskim, poznańskim, krakowskim i lwowskim (w Komisariacie Rządu m. st. Warszawy Oddział Ruchu był zorganizowany w r. 1923-im).

Do zakresu działania oddziałów ruchu drogowego wchodzić będą następujące sprawy:

1. Sprawy pojazdów mechanicznych: a) badanie techniczne poj. mech. i ich rejestracja, b) ewidencja poj. mech., c) nadzór techniczny nad poj. mech., kursującymi w obrębie danego województwa.

2. Sprawy kierowców pojazdów mechanicznych, a mianowicie: a) wydawanie pozwoleń na prowadzenie poj. mech. (jak wiadomo, egzaminy z umiejętności prowadzenia poj. mech. odbywają się w biurach technicznych Automobilklubu Polski), b) ewidencja kierowców.

3. Sprawy przewozów zarobkowych: a) wydawanie koncesji na wykonywanie przewozów zarobkowych poj. mech., b) nadzór nad tymi przewozami zarobkowych pojazdów mechanicznych, c) nadzór nad wydawaniem koncesji przez gminy miejskie dla dorożek samochodowych.

4. Sprawy Państwowego Funduszu Drogowego: a) wymiar opłat na P. F. Dr. od poj. mech., b) nadzór nad wymiarem i poborem opłat za pojazdy zarobkowe konne, reklamy i benzol (jak wiadomo, opłaty od benzyny na P. F. Dr. są pobierane łącznie z podatkiem konsumpcyjnym przez organa Min. Skarbu) uskutecznionych przez Zarządy gmin, c) preliminowanie pojazdów mechanicznych.

5. Sprawy kontroli ruchu drogowego: a) wydawanie przepisów lokalnych o ruchu na drogach, b) nadzór nad ruchem na drogach publicznych, c) nadzór nad stanem znaków drogowych.

Na terenie województwa śląskiego również zorganizowano oddział ruchu drogowego na zasadach identycznych, jak dla podanych wyżej siedmiu województw.

Celem wyżej podanego rozporządzenia, które wreszcie kładzie kres wszelkim dowolnościom i spychaniu tego — ważniejszego z każdym tygodniem zagadnienia —

na plan dalszy, jest w pierwszym rzędzie usprawnienie nadzoru nad ruchem kołowym, który w ostatnich dwóch latach bardzo intensywnie wzmógł się.

Kierownikami oddziałów ruchu drogowego w urzędach wojewódzkich będą z pewnością urzędnicy, obeznani dobrze z ruchem automobilowym, jako ruchem najbardziej skomplikowanym, wymagającym specyficznej kultury i doświadczenia.

Rozporządzenie powyższe, wkładając na barki tych urzędników większe obowiązki, daje im jednocześnie większą samodzielność, pozwala na rozwinięcie szerszej inicjatywy, co z pewnością w sposób korzystny odbije się dla usprawnienia ruchu, nabierającego, dzięki stałemu wzmaganiu natężenia, znaczenia coraz doniośliejszego dla kraju i obywateli.

Dotychczas sprawy, związane z zagadnieniami ruchu, załatwiane były od szeregu lat prowizorycznie, to znaczy z małymi wyjątkami wcale nie były załatwiane. W urzędach wojewódzkich były tylko oddzielne referaty samochodowe (pojazdów i kierowców), oddzielne referaty P. F. Dr., a w niektórych województwach oddzielne referaty koncesyjne. Te referaty podporządkowane były kierownikowi oddziału drogowego, którym niemal z reguły był inżynier specjalista-drogowiec, zazwyczaj z ruchem samochodowym bliżej nie obeznany, patrzący się na swe zajęcie z punktu widzenia budowy dróg, a nie ruchu na drogach.

Rozporządzenie powyżej przytoczone zmieni prowadzenie omawianych spraw zasadniczo.

ROZBITE SAMOCHODY POZOSTANĄ PRZY DRODZE KU PRZESTRODZE NIEOSTROŻNYCH KIEROWCÓW

W sferach automobilowych stolicy powstał projekt, aby samochodów rozbitych na drodze nie zabierać na szmelc, lecz na wzór zwyczajów, przyjętych w Stanach Zjednoczonych—pozostawić w punktach specjalnie niebezpiecznych (przed przejazdami kolejowymi, na niebezpiecznych skrzyżowaniach, przed niebezpiecznymi wirażami itp.).

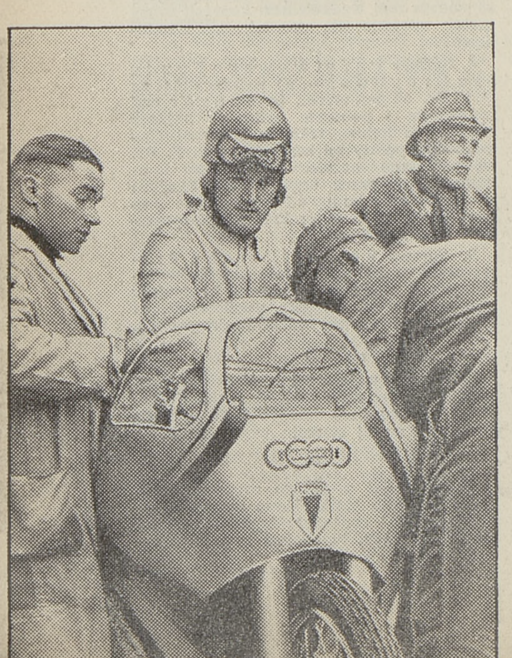
Inicjatywę w tej sprawie powezmą zapewne Towarzystwa Ubezpieczeniowe.

Na pierwszy tego rodzaju sygnał ostrzeżenia zostanie zapewne użyty samochód, rozbity w wypadku p. Urbana Siemiątkowskiego.

MINIMALNA ILOŚĆ WYPADKÓW W STOLICY

Liczba wypadków wynikających z ruchu ulicznego wynosi w Warszawie (w stosunku do liczby ludności) — 1 wypadek na 2.900 mieszkańców (rocznie).

W Berlinie 1 wypadek przypada na 90 mieszkańców w ciągu roku.



W ramach „Międzynar. Tygodnia Rekordów“ słynny Kluge ustanowił na motocyklu DKW 250 ccm światowy rekord szybkości, osiągając 172 km/g.

170 PATROLI POLICJI DROGOWEJ POTRZEBA DLA NADZORU RUCHU NA GŁÓWNYCH DROGACH PAŃSTWOWYCH

Sieć głównych dróg bitych państwowych liczy około 17 tysięcy kilometrów długości. Ponieważ jeden dwuosobowy patrol policji drogowej może pracować wydajnie na odcinku o długości najwyżej stu kilometrów, więc dla obsłużenia całej sieci głównych dróg potrzeba 170 patroli zmotoryzowanych.

Ta ilość policji pozwoliłaby na opanowanie szerzącej się anarchii drogowej i opiekę nad podróżującymi turystami „motorowymi“.

W chwili obecnej w Polsce pełni służbę 25 patroli, przy czym w województwie warszawskim 8 patroli, łódzkim — 5, kieleckim i krakowskim po 6. Personel policji drogowej składa się z 50 dobrze wyszkolonych funkcjonariuszy.

Tabor motorowy stanowi 25 motocykli i szereg samochodów.

GRANATOWE PRZEPASKI NA LEWYM RAMIENIU ODZNAKĄ „POLICJI DROGOWEJ“

Policja drogowa otrzymała specjalne odznaki, które ułatwią jej prace w walce z przekroczeniami przepisów o ruchu kołowym na drogach.

Są to granatowe przepaski na lewym ramieniu, opatrzone białym napisem „policja drogowa“.

W wypadku pościgu na drogach wszystkie pojazdy obowiązane będą ustępować z drogi policjantom, posiadającym tę odznakę.

NOWY STRZEŻONY PARKING W WARSZAWIE

Z dniem 15 października uruchomiony został czwarty z kolei strzeżony punkt postojowy dla samochodów w Warszawie, który został ustanowiony na placu Marszałka Piłsudskiego pod cukiernią Ziemiańską i „Simem“. Trzy dotychczasowe punkty strzeżone znajdują się, jak wiadomo, koło hotelu Europejskiego, przed gmachem Opery na Placu Teatralnym w godzinach wieczornych i na ul. 6-go Sierpnia przed głównym wejściem na wyścigi w dniu wyścigów.

3.000 FURMANEK Z PROWINCJI NISZCZY BRUKI STOŁECZNE

W roku 1936 zarejestrowano w Warszawie ogółem 5.111 pojazdów konnych, które ponoszą na rzecz miasta ciężary będące pewną rekompensatą za niszczenie bruków.

Jednakże statystyka oficjalna wykazuje, że po mieście oprócz pojazdów zarejestrowanych krąży około 3.000 pojazdów niezarejestrowanych, które przybywają z prowincji i niszczą bruki bardzo intensywnie.

Należałoby się zainteresować problemem „obcych“ pojazdów konnych i wyznaczyć im ulice, którymi mogłyby kursować, nie tamując ruchu i nie niszcząc cennych asfaltów.

POŻYTECZNY KONKURS „WYCHOWAWCZY“ ZORGANIZOWANY PRZEZ „EXPRESS PORANNY“

Redakcja warszawskiego „Expressu Porannego“ zorganizowała pożyteczny konkurs „wychowawczy“, którego celem jest zachęcenie kierowców taksówek do nieużywania sygnału dźwiękowego.

Kierowcy, którzy przebywają większą przestrzeń, nie używając sygnału, otrzymują premie pieniężne. Oczywiście, premie te udzielane są wyłącznie tym kierowcom, którzy mają szczęście trafić na specjalnie delegowanych co dzień współpracowników redakcji.

ROWERZYŚCI BĘDĄ MUSIELI W WARSZAWIE UŻYWAĆ KIEROWNIKÓW TURYSTYCZNYCH, NIE WYŚCIGOWYCH

W sferach opiekujących się ruchem kołowym w Warszawie jak również w sferach automobilistów oraz działaczy na polu kolarstwa powstał projekt, aby do właściwych władz skierować memoriał uzasadniający konieczność wprowadzenia w Warszawie przymusu używania przez kolarzy kierowników tak zwanych turystycznych (wysoko osadzonych) przy jednoczesnym zakazie używania kierowników tak zwanych wyścigowych (opuszczonych w dół).

Konieczność wystąpienia w tej sprawie bardzo liczne wypadki spowodowane przez rowerzystów, jadących z głową opuszczoną w dół, co uniemożliwia im stałe obserwowanie jezdni przed sobą oraz powoduje napływ krwi do mózgu osłabiający działanie wzroku i zmniejszający spostrzegawczość.

W wypadkach startu w zawodach sportowych z ulic Warszawy odpowiednie władze wydawałyby specjalne pozwolenia na jazdę z kierownikami wyścigowymi.

Należy zaznaczyć, że nie więcej niż jeden procent kursujących po Polsce rowerów zaopatrzonych jest w kierowniki turystyczne. Z punktu widzenia komunikacyjnego i zdrowotnego kierowniki wyścigowe są niepotrzebne i szkodliwe.

GWIZDANIE NIE JEST DOZWOLONYM SYGNAŁEM DŹWIĘKOWYM...

Władze administracyjne wydały zarządzenie, aby jedynym sygnałem, używanym przez rowerzystów, były dzwonki. Rozpowszechnione dziś tak bardzo gwizdanie będzie surowo karane.

Rowerzyści powinni również posiadać wieczorem światło. Policja drogowa otrzymała rozkaz surowego karania rowerzystów jadących bez światła i pozbawienia ich prawa jazdy.

PRZEWÓZ ZAROBKOWY

POSTULATY ZW. STOW. WŁAŚCICIELI PRZEDSIĘBIORSTW SAMOCHODOWYCH R. P.

Ostatnio odbyło się walne zgromadzenie Zw. Stow. Właścicieli Przedsięb. Samochodowych.

Do umożliwienia dalszych inwestycyj kapitałowych, któreby postawiły przedsiębiorstwa samochodowe na wysokości zadania, uchwalono wystąpić do Ministerstwa Komunikacji o udzielenie koncesyj wyłącznych na przebieg czasokresu oznaczonego tak w ustawie koncesyjnej jak i w zarządzeniu pana ministra Komunikacji z dnia 7 lutego 1937 r., a mianowicie na lat 25.

Dla umożliwienia uzupełnienia posiadanego taboru samochodami krajowej produkcji postanowiono wystąpić o zastosowanie w podwoziach „Polski Fiat“ 621 R., 621 L. odciążonych półosiek i o rozszerzenie gamy typów produkowanych pod wozi w Polsce o nośności powyżej 3 tonn z odpowiednim rozstawieniem osi, dostosowanych do naszych dróg, a tak nieodzownych z punktu widzenia nietylko interesów samych przedsiębiorców, ale i potrzeb ludności, oraz życia gospodarczego, co musi być dla nas naczelnym nakazem.

Postanowiono także zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o dopuszczenie do 30 proc. przepełnień ustalonych miejsc w autobusach.

Powzięto poza tym szereg uchwał w sprawie samochodowego transportu towarów.

TRUDNOŚCI W KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Izba przemysłowo-handlowa w Warszawie przeprowadziła ostatnio badania nad brakami komunikacji samochodowej w swym okręgu.

Wyniki tych badań wykazują, że istniejące braki połączeń samochodowych odpowiadają niemal w całości brakowi odpowiednich dróg.

Do najistotniejszych luk w sieci drogowej w okręgu Izby należy zaliczyć odcinki Warszawa — Okuniew — Stanisławów wskutek niewykończonej dotąd szosy Okuniew — Stanisławów, Warszawa — Piaseczno — Grójec— wskutek niewykończenia szosy Piaseczno — Grójec oraz Warszawa — Anin — Falenica z powodu b. złego stanu drogi.

Komunikacja konna istnieje na kilku liniach (np. Warszawa — Pułtusk, Sierpc— Rypin i Lipno — Włocławek), konkurując z autobusami i przeszkadzając ich rozwojowi.

Trasa wyścigowa w Donnington była tak nierówna, iż samochody dosłownie wyskakiwały w powietrze!

Na wszystkich drogach dojazdowych do Warszawy istnieje poza tym b .intensywna konna komunikacja towarowa. Wskutek ciężkiego ładowania wozów (stosowanie żelaznych obręczy oraz ostro podkutych koni) ulegają szybkiemu zniszczeniu nawierzchnie drogowe.

Również daje się stwierdzić szybkie niszczenie nawierzchni tam, gdzie została ona zmodernizowana (zastosowanie asfaltu, betonu czy też kostki bazaltowej).

Towarowa trakcja samochodowa obejmuje stosunkowo mało transportów aprowizacyjnych, nie mogąc wytrzymać konkurencji z trakcją konną t. zw. bałagułów.

Trakcja samochodowo - towarowa winna, zdaniem Izby, objąć wszystkie szlaki, które są obecnie eksploatowane za pomocą trakcji konnej.

Poza tym braki w zakresie komunikacji samochodowej przypisać należy nie tyle nikłej ilości przedsiębiorstw samochodowych, posiadających odpowiednie koncesje, ile niedostatecznej ilości kursujących wozów, co wiąże się z trudnościami, wynikającymi przy nabywaniu nowego taboru, a polegającymi na tym, że na zamówiony wóz wypada oczekiwać nieraz długie miesiące.

AUTOBUSY PKP W BIAŁOSTOCKIM ZWIĘKSZYŁY SZYBKOŚĆ!

Na terenie oddziału Komunikacji samochodowej PKP w Białymstoku z dn. 15 października przeprowadzono zmianę rozkładu jazdy w związku z zastosowaniem nowych, szybszych, autobusów „Chevrolet". Autobusy te są wyposażone w nowoczesne nadwozia 29-cio osobowe. Na dachach umieszczone są bagażniki, umożliwiające przewóz większej ilości walizek, paczek itp.

Zastosowanie tych autobusów wywołało następujące zmiany rozkładu:

Na linii Białystok — Grajewo przez Knyszyn, Osowiec, rozkład będzie zmieniony następująco: dotychczasowy kurs z Białegostoku do Grajewa, wychodzący o godz. 12, zostaje z dniem 15.10. opóźniony na godz. 12.40, z przyjazdem do Grajewa o godz. 15.43. Odjazd kursu, wychodzącego z Białegostoku o 16.30 pozostaje bez zmiany, natomiast przyjazd jego do Grajewa zostaje przyśpieszony na godz. 20.13, kurs powrotny, wychodzący z Grajewa do Białegostoku o godz. 8.30, będzie miał rozkład: Grajewo odjazd 8, Białystok Rynek przyjazd 11.30.

Na linii Suwałki — Augustów — Grajewo rozkład będzie następujący: odjazd z Suwałk do Grajewa o godz. 5.20, 12.45 oraz o godz. 16 tylko do Augustowa. Przyjazdy tych kursów do Grajewa zostały ustalone na godz. 7.52 i 15.23; w kierunku powrotnym odjazdy autobusów z Grajewa do Suwałk zostały ustalone na godz. 8 i 15.50, a przyjazdy do Suwałk na godz. 10.35 i 18.25. Oprócz powyższych zostaje uruchomiony specjalny kurs ranny między Augustowem a Suwałkami, wychodzący z Augustowa o godz. 8 i przychodzący do Suwałk o godz. 9.05.

Na linii Grajewo — Szczuczyn — Łomża rozkład zostaje zmieniony następująco: Grajewo odjazd 8 i 15.50, Łomża Dworzec przyjazd 10.25 i 18.25, w kierunku do Grajewa rozkład jest następujący: Łomża odjazd 5 i 18.20, Grajewo przyjazd 7.45 i 21.

Oprócz powyższych zostają wprowadzone specjalne kursy między Grajewem a Szczuczynem o rozkładzie: Grajewo odjazd 22, Szczuczyn przyjazd 22.35 (połączenie do pociągu białostockiego) oraz w kierunku powrotnym o rozkładzie Szczuczyn odjazd 11.30, Grajewo przyjazd 12.05.

TYLKO 47 TAKSÓWEK PRZYBYŁO W STOLICY W CIĄGU ROKU

Motoryzacja stolicy posuwa się bardzo wolno.

W dniu 1 października rb. czynnych było na terenie Warszawy 1.659 taksówek. Rok temu było ich 1612. Przybyło więc aż... 47 taksówek w ciągu 12-tu miesięcy.

Natomiast dość wyraźnie zaznaczył się spadek liczby dorożek konnych. W roku 1936 na dzień 1 października było ich 1726, obecnie jest 1509.

STOŁECZNE POSTOJE TAKSÓWEK BĘDĄ WYPOSAŻONE W APARATY TELEFONICZNE

W związku z usiłowaniami, zdążającymi do wzmożenia ruchu taksówek, Zw. Właścicieli Dorożek Samochodowych projektuje wyposażenie 120 postojów taksówek w Warszawie w aparaty telefoniczne, przy pomocy których można będzie zamawiać taksówki „na odległość".

Pragnący zamówić taksówkę będzie musiał połączyć się z centralą zamówień, a ta z kolei zawiadomi najbliższy zamawiającego postój.

Pierwszy kilometr kierowca będzie obowiązany jechać do wzywającego bezpłatnie — doliczać się będzie jedynie 20 groszy za połączenie telefoniczne. Dalsze kilometry z otwartym licznikiem.

W śródmieściu dojazd pod wskazany adres będzie zawsze bezpłatny.

Należy zaznaczyć, że wzywanie taksówek przy pomocy telefonów jest stosowane już w kilku miastach Polski, między innymi w Gdyni.

PALIWO

TREŚĆ PROJEKTU USTAWY GÓRNICZO-NAFTOWEJ

Agencja Iskra ogłosiła komunikat zawierający najróżniejsze dane dotyczące opracowanego w Min. Przemysłu i Handlu „Projektu ustawy o poszukiwaniu górniczo-naftowym". Ustawę tą zmieniającą zasadniczo stosunki panujące w dzie dzinie kopalnictwa naftowego należy uważać za niezwykle doniosłą z tego względu podajemy wyżej wspomniany komunikat „Iskry" w całości:

Przepisy projektowanej ustawy stosują się do znajdujących się w swych naturalnych złożach minerałów bitumicznych, a w szczególności oleju skalnego, gazów ziemnych, wosku ziemnego.

Projekt ustawy reguluje sprawę wyłączności poszukiwań, postanawiając m. in.: że poszukiwania pionierskie prowadzone na obszarze odległym od najbliższego produkującego odwiertu, szybu lub sztolni (włomu) co najmniej o 5 km. w obszarze karpackim, a co najmniej o 20 km. poza tym obszarem, uprawniają do uzyskania wyłącznego prawa poszukiwania oraz pierwszeństwa do nabycia uprawnienia naftowego.

Prawa te mogą być przyznane na wniosek prowadzącego poszukiwania, w drodze orzeczenia Okręgowego Urzędu Górniczego, na obszarze, obejmującym powierzchnię nie większą niż 100 ha na obszarze karpackim, 2.000 ha poza nim.

Plan robót poszukiwawczych, zatwierdzonych orzeczeniem, nie może być rozłożony na okres dłuższy niż trzy lata. Poszukiwacz obowiązany jest każdego roku wykazać Okręgowemu Urzędowi Górniczemu, że przeprowadził roboty, przewidziane na dany rok.

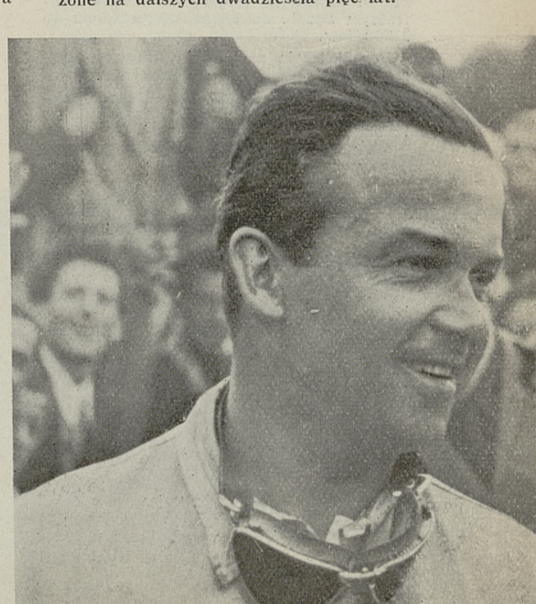
W ciągu tego okresu mogą być roboty poszukiwawcze z ważnych powodów przesunięte przez Okręgowy Urząd Górniczy z jednego roku na następny. Z końcem roku trzeciego wygasa prawo poszukiwania z wyjątkiem wypadku, w którym poszukiwacz, pracując stale przez trzy lata, poczynił poważne nakłady, wykazujące duży a racjonalny wysiłek poszukiwawczy. Uzyska on wówczas dalsze przedłużenie swych praw poszukiwawczych na mocy orzeczenia Wyższego Urzędu Górniczego.

Każdy kto poszukuje zgodnie z obowiązującymi przepisami, ma prawo za każdorazowym napotkaniem minerału bitumicznego przeprowadzić najwyżej jedną omiesięczną eksploatację próbną. Uzyskany w ten sposób minerał bitumiczny staje się własnością poszukującego, przy czym obowiązany on jest oddać właścicielowi gruntu pięć procent tej produkcji w równowartości pieniężnej.

Ograniczenie to nie obowiązuje prowadzącego poszukiwania pionierskie, który wystąpił do Okręgowego Urzędu Górniczego z wnioskiem o przyznanie mu uprawnienia górniczo - naftowego w ciągu miesiąca od chwili odkrycia minerału.

W sprawie uprawnień na eksploatację złóż naftowych projekt ustawy postanawia, że w drodze orzeczenia Wyższego Urzędu Górniczego będzie przyznane poszukiwaczowi uprawnienie naftowe na wybranej przez niego części obszaru poszukiwawczego, nie mniejszej, niż 10 ha na obszarze karpackim,a 50 ha poza tym obszarem, a nie większej niż 50 ha na obszarze karpackim, a 800 ha poza nim, o obszarze i w granicach, oznaczonych przez poszukiwacza. Jeśli odkryciem stwierdzono występowanie gazu ziemnego w takich warunkach, że złoże to może stanowić podstawę energetyczną o większym znaczeniu, wówczas może być przyznane uprawnienie naftowe na obszarze do 100 ha w obszarze karpackim i do 2.000 ha poza tym obszarem.

Uprawnienie naftowe, przyznane w drodze orzeczenia władzy górniczej, trwa dwadzieścia pięć lat od dnia wydania orzeczenia i może być przedłużone na dalszych dwadzieścia pięć lat.



Rudolf Carraciola obwołany został „Mistrzem Europy" na rok 1937. Na dorocznym bankiecie, wydanym w Paryżu przez Automobilklub Francji z okazji dorocznego Kongresu Międz. Fed. Automobilowej, popularny kierowca niemiecki — Rudolf Carraciola — otrzymał z rąk prezesa A. I. A. C. R. tytuł automobilowego mistrza Europy 1937 r.



Za przyznane uprawnienie naftowe obowiązany jest uprawniony wydawać właścicielowi gruntu procentowo oznaczony udział w wolnej od kosztów produkcji, a za zajęcie powierzchni gruntu na rzecz kopalni zobowiązany jest upoważniony do wydobywania do płacenia odszkodowania.

Uprawniony, który utrzymuje kopalnię w ruchu i nie pozostaje w zwłoce pod względem obowiązków, dotyczących rozmiaru i jakości ruchu kopalnianego, przyjętych w umowie lub ustalonych orzeczeniem władzy górniczej, ma prawo domagać się od właścicieli gruntu przyznania uprawnienia naftowego na dalszych dwadzieścia pięć lat, licząc od terminu wygaśnięcia uprawnienia. Żądanie takie winien jest zgłosić w ciągu trzech lat, poprzedzających ostatnie dwa lata trwania uprawnienia.

Uprawnienia naftowe mogą być obciążone obowiązkami do periodycznych świadczeń pod jakąkolwiek formą ustalonych, najwyżej do wysokości wolnego od kosztów produkcji 5-procentowego udziału w wydobytym oleju skalnym i w wykorzystanym gazie ziemnym, a 2 proc. w wydobywaniu innych minerałów bitumicznych. Postanowienia umów, sprzeczne z tymi przepisami, są nieważne.

Wynagrodzenie za faktycznie zajętą powierzchnię wynosić będzie za każdy ar zajętej powierzchni gruntu wartość czterech kilogramów pszenicy według notowań giełdy warszawskiej.

Nowe kopalnie minerałów bitumicznych nie mogą być zakładane na terenie mniejszym, niż 10 ha w obszarze karpackim, a 50 ha poza tym obszarem. Ograniczenie to nie odnosi się do terenów mniejszych, nabytych przed wejściem w życie projektowanej ustawy.

WIERCENIA POSZUKIWAWCZE W WIDŁACH, SANU DRUSKIENIKACH I GÓRACH ŚWIĘTOKRZYSKICH

Jak wiadomo tereny naftowe eksploatowane obecnie mają już znacznie zmniejszoną wydajność, tak że ogólna produkcja (dzisiejsza) ropy nie wystarczy na utrzymanie taboru samochodowego złożonego nawet z 80-ciu tysięcy jednostek.

To też w roku bieżącym zdwojono wysiłki zmierzające do wykrycia nowych pól naftowych, przy czym wiercenia poszukiwawcze prowadzone są w najrozmaitszych punktach kraju ze szczególnym uwzględnieniem okolic gór Święto Krzyskich i w ramionach Wisły i Sanu — jako terenów położonych na terenie Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Badania geologiczne i płytkie wiercenia rozpoczęto tam już w czerwcu roku bieżącego. Prowadzone są one na szeroką skalę i dają podstawę do podjęcia głębszych wierceń poszukiwawczych, dochodzących nawet do 1.200 metrów. Na obszarze naftowym Wojary w Okręgu Centralnym będzie dokonane wiercenie aż do 1.500 mtr.

Poszukiwania złóż ropy naftowej obejmą też pas południowego Pomorza.

Podjęto tam już badania wstępne. Jeżeli wypadną one zadawalniająco rozpoczęte będą próbne wiercenia.

Wstępne badania zostaną tez przeprowadzone na zachód od linii Sarny — Grodno, oraz w okolicach Druskienik, gdyż istnieją uzasadnione dane, co do możliwości odkrycia tam złóż naftowych.

Wszystkie te prace prowadzi Państwowy Instytut Geograficzny.

1 STACJA BENZYNOWA OBSŁUGUJE 10 — 20 SAMOCHODÓW

Szybkie tempo rozwoju motoryzacji i wzrostu taboru samochodowego na Zachodzie pociąga za sobą konieczność stałego rozwijania sieci stacyj benzynowych. Według statystyk, przeprowadzonych w poszczególnych krajach, przypada przeważnie od 10 — 20 samochodów na jedną stację benzynową i proporcja ta winna być stale zachowana.

Najwięcej stacyj benzynowych jest oczywiście w Stanach Zjednoczonych, choć sieć ich w niektórych państwach europejskich jest gęstsza. Przy końcu 1933 r. (świeższych danych brak) funkcjonowało na terenie U.S.A 170.404 stacyj benzynowych, zatrudniających stale 143.391 ludzi, a więc dla orientacji znacznie więcej, niż cały polski przemysł górniczy! Ogólny roczny obrót tych stacyj wyniósł 1.531.724.000 dolarów (przeszło półtora miliarda).

W roku ubiegłym w Anglii istniało 127 tys. stacyj, przy czym na jedną przypadało 16 samochodów. We Francji pracowało 95 tys. stacyj przy 22 samochodach na jedną. W Niemczech istniała ta sama proporcja przy 55 tys. samochodów. W Polsce stacyj benzynowych było 1.451 ,17,7 samochodu na stację), najrzadsza zaś sieć istniała w Rumunii, bo 404 stacje przy 23 tys. samochodów, a wiąc 57 samochodów na jedną stację.

STATYSTYKA

W WARSZAWIE... ZMALAŁA ILOŚĆ KURSUJĄCYCH SAMOCHODÓW

Motoryzacja Warszawy przedstawia się niepomyślnie. Liczba samochodów, kursujących po ulicach stolicy, zamiast wzrastać, zmniejszyła się w ciągu ostatniego miesiąca o 5 wozów. Dn. 1 października kursowało po Warszawie 7.547 samochodów osobowych i ciężarowych.

Spadek ogólnej liczby wozów nastąpił, mimo zarejestrowania i dopuszczenia do ruchu 120 nowych samochodów ciężarowych oraz 4 samochodów specjalnych.

Zarejestrowano też 80 nowych taksówek. Jednocześnie jednak wycofano 67 starych taksówek, liczba kursujących taksówek wynosiła 1902, czyli zwiększyła się w ciągu ostatniego miesiąca o 13 sztuk.

Zmniejszenie się liczby „czynnych" samochodów jest wynikiem masowego wycofywania wozów z rejestru i zwracanie numerów. Wrzesień jest bowiem ostatnim miesiącem kwartału i unieruchomianie samochodów na zimę w tym miesiącu oszczędza opłaty za czwarty kwartał.

Wycofywano z ruchu głównie prywatne samochody osobowe.

Obecny system rejestracji uniemożliwia ustalenie ogólnej liczby samochodów, kursujących i unieruchomionych. W najbliższym czasie jednak statystyka ta ulegnie zmianie na lepsze, gdyż mające się ukazać niebawem nowe rozporządzenie o ruchu pojazdów przewiduje ewidencję wszystkich samochodów, kursujących i niekursujących. Poza samochodami było w ruchu 1.208 motocykli bez przyczepek 534 z przyczepkami.



P. Korfanty, który uzyskał najlepszy wynik w „Konkursie Jazdy" zorg. przez Aut. Śl. Obok stoją pp.: Prezes Aut. Śl. — Marsz Wolny oraz prezes Komisji Sport. Aut. Śl. — dyr. Chroll - Frolewicz.

SPORT

PROGRAM IMPREZ AUTOMOBILOWYCH NA ROK 1938

Międzynarodowa Federacja Unia Automobilowa, obradująca corocznie w Paryżu, ustaliła kalendarzyk ważniejszycn imprez samochodowych na rok przyszły: 1 stycznia — wielka nagroda Południowej Afryki w East London, 4 stycznia — N. nagroda Johannesburga, 25—30 stycznia — 17 zjazd gwiaździsty do Monte Carlo, od 4—6 lutego — zjazd gwiaździsty do Chamonix, 9 kwietnia — British Empire Trophy Race, 10 kwietnia — wielka nagroda Pau, 23 kwietnia — międzynar. wyścigi w Cork (Irlandia), 8 maja — wielka nagroda Tunisu, 10 maja — w. nagroda Finlandii, 15 maja — w. nagroda Trypolisu, 20 maja — Targa - Florio, 28 maja — wyścig górski w Walii, 30 maja — wielka nagroda Indianopolis, 5 czerwca — w. nagroda Belgii, 12 czerwca — w. nagroda Brazylii, 19 czerwca — w. nagroda Węgier, od 20 — 26 czerwca — raid okrężny w Polsce, 25 czerwca — wielka nagroda Londynu, 3 lipca — wielka nagroda Francji, 4 lipca — wyścigi o puchar Vanderbildta, 14—16 lipca — francuski zjazd gwiaździsty w Alpach, 24 lipca — wielka nagroda Niemiec, 31 lipca — wyścig górski Niemiec, 1 sierpnia — w. nagroda Irlandii, 7 sierpnia — wielka nagroda Monaco, 21 sierpnia — wielka nagroda Szwajcarii, 11 września — wielka nagroda Włoch, 25 września — wielka nagroda Masaryka.

TYLKO ZAMKNIĘTE SAMOCHODY WEZMĄ UDZIAŁ W PRZYSZŁOROCZNYM RALLYE MONTE CARLO

Kierownictwo słynnych międzynarodowych zawodów, organizowanych corocznie pod nazwą „Rallye Monte Carlo", ogłosiło już regulamin przyszłorocznego 17-go Zjazdu do Monte.

Regulamin ten zawiera szereg zmian o zasadniczym znaczeniu. Zmieniono po pierwsze przebieg kilku szlaków. I tak np. w roku bieżącym z Dijon jechało się do Monte przez Lyon, Avignon. W roku przyszłym raidowcy pojadą z Lyonu na Grenoble i wprost do Monte. Odcinek Lyon — Monte skrócono w ten sposób o 43 km.

Zmieniona również została trasa, prowadząca z Boulogne (jako dalszy ciąg szlaku wiodącego z John O'Groats). W roku bieżącym jechano bowiem z Boulogne przez Nantes, Pau i Tuluzę do Avignonu. W przyszłym roku szlak ten z Tuluzy biec będzie przez Rodez do Lyonu. Wreszcie zmieniono bardzo ważny szlak, prowadzący między innymi przez Niemcy, Francję, Belgię. Dawniej szlak ten z Brukseli prowadził do Paryża i Dijon. W roku 1938-ym będzie się jechało z Brukseli do Dijon „wprost" przez Reims z ominięciem Paryża. Ostatecznie odcinek Bruksela — Dijon został skrócony o poważną liczbę 141 kilometrów.

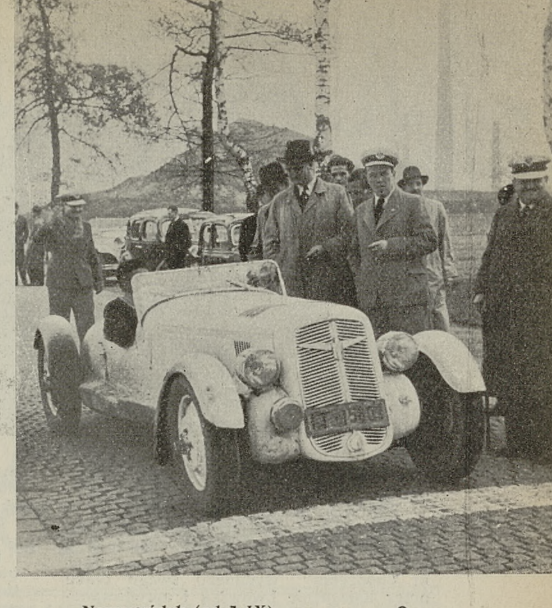
W związku z tymi zmianami, a specjalnie ostatniego odcinka „doprowadzającego", wszystkie szlaki do Monte, zmienić się musiał, rzecz prosta, ogólny kilometraż zasadniczych szlaków, a co za tym idzie i punktacja.

W roku ubiegłym przyznawano po 500 punktów za przebycie jednego z 6-ciu szlaków, prowadzących do Monte z Aten (dawny kilometraż 3856 km), Bukaresztu (3842 km), Palermo (4134 km), Stavanger (3702) km), Tallina (3974) km), Umeą (3814).

W roku przyszłym 500 punktów otrzymają jedynie startujący z Aten (3813 km — po zmianie trasy). Ci, którzy wystartują z Bukaresztu (3660 km) otrzymają 498 pkt.; z Palermo (4091 km) — 497 pkt.; ze Stavanger (3520 km) — 497 pkt., Ta zmiana punktacji prawdopodobnie wpłynie na zwiększenie tłoku na szlaku Ateny — Monte Carlo...

Oczywiście odpowiednio zostały też zmienione czasy przejazdu na danych szlakach.

Przeciętna szybkość jazdy na „Rallye" wynosić będzie 40 km godz., ale z wyjątkiem 5 ostatnich etapów — poczynając od Brukseli, Ulm i Pau. Od tych miejscowości aż do Monte trzeba będzie jechać z szybkością nie mniejszą niż 50 km godz., zaś etap Grenoble — Monaco należy przejechać z szybkością nie mniejszą niż 50 km godz., a nie większą niż 60 km godz.



P. Wilhelm Ripper przed startem do „Jazdy Konkursowej"

Na całej trasie, tak jak w roku ubiegłym obowiązuje maksymalna przeciętna 65 km godz.

W przyszłorocznym Rallye będą mogły brać udział wyłącznie samochody o karoserii zamkniętej, a więc: kabriolety, limuzyny, transformable itd. Nie będą też dopuszczone wozy o 6 i więcej miejscach.

Punkt kontrolny w Warszawie będzie otwarty w dn. 27 stycznia w nocy o g. 4 min. 56, a zamknięty o g. 10 min. 26— tegoż dnia.

Z pośród polskich kierowców o udziale w Rallye myślą najpoważniej pp. Rychter, Mazurek i Kołaczkowski. Również zamierzał wziąć udział w Rallye p. Urban Siemiątkowski (jako pilot miał jechać p. Leon Kulesza). Jednak katastrofa, jakiej uległ p. Siemiątkowski, doznając szeregu poważnych obrażeń cielesnych położyła kres jego tegorocznym zamierzeniom „Zjazdowym".

NOCNY RAID TERENOWY

Toruński klub motocyklowy zorganizował ciekawą imprezę motocyklową pod nazwą „Nocny raid terenowy".

Trasa raidu podzielona była na dwa etapy. Pierwszy etap, z Torunia drogą leśną do Barbarki, zawodnicy przebyli, używając pełnego światła. Startowali co 30 sekund.

Drugi etap prowadził z Barbarki drogą piaszczystą i wąskimi ścieżkami leśnymi pomiędzy gęstymi drzewami. Przebycie tego etapu było tym trudniejsze, że należało jechać ze światłem przyćmionym.

Mimo to na 14 startujących maszyn, wycofała się zaledwie jedna, a 4 zawodników przybyło z małymi opóźnieniami.

AUTOMOBILISTA POLSKI ODBYŁ PODRÓŻ SAMOCHODEM Z BOMBAJU DO WARSZAWY

Attaché Konsulatu polskiego w Bombaju p. dr. Jan A. Hempel wyruszył 12 września na swym seryjnym wozie Skoda-Popular z Bombaju w daleką podróż do Polski.

Trasa prowadziła przez Delhi — Lahore — Kabul (w Afganistanie), dalej przez Herat do Persji do Teheranu. Zamiast zwykłym szlakiem na Bagdad p. dr. Hempel zaryzykował jazdę przez Kurdystan i Anatolję t. j. przez Tabris do Erzerum w Armeni. Poza Indiami 6000 km prowadziło wyłącznie bezdrożami. Etap Bombaj — Teheran przebywany zwykle przez o wiele silniejsze maszyny w 14 dni p. dr. Hempel przebył w 12 i pół dnia ustanawiając swego rodzaju rekord. Przez Kurdystan cały niemal czas jechano łożyskami rzek.

Towarzyszem p. dr. Hempla jest student hindus Mr. Caras J. Lalkaka. Z Konstantynopola podróżni jechali przez Sofię, Belgrad, Budapeszt do Pragi, gdzie na odbywającej się wystawie samochodów zgotowano im gorące przyjęcie.

Zaznaczyć należy, iż p. dr. Hempel nie jest automobilistą z zawodu i otrzymał prawo jazdy dopiero przed 2 laty. Jego towarzysz nie jest mechanikiem samochodowym, lecz tylko również amatorem auto mobilistą.

IMPONUJĄCE WYNIKI ZJAZDU GWIAŹDZISTEGO NA TARGI WSCHODNIE

Dnia 5 września b. r. Klub Motorowy Zw. Strzeleckiego we Lwowie zorganizował drugi z kolei Zjazd Gwiaździsty na Targi Wschodnie, pod protektoratem prezydenta m. Lwowa JWP. dr. Stanisława Ostrowskiego.

Na mecie przed Ratuszem Pana Wojewodę reprezentował Naczelnik wydziału JWP. Płk. Krzywoszyński, Komendę VI. Okręgu Związku Strzeleckiego JWP. Kpt. Puchalski. Wokół parku przed ratuszem zebrały się tłumy publiczności, witając gorąco przyjeżdżających zawodników. Po zamknięciu mety o godz. 11 wszystkie maszyny, uczestniczące w Zjeździe, w liczbie 90, przedefilowały przez główne ulice miasta, wzbudzając ogólne zaciekawienie i sympatję publiczności.

Po defiladzie odbył się wspólny obiad w Kasynie Literacko - Artystycznym, poczym uczestnicy Zjazdu udali się na zwiedzanie Targów Wschodnich.

Wieczorem w sali Rady Miejskiej odbyło się uroczyste rozdanie nagród. Do zebranych przemówił w serdecznych słowach prezydent miasta P. Dr. Stanisław Ostrowski, poczym wręczył nagrody zespołowe i indywidualne.

Ogółem w zjeździe wzięło udział 45 samochodów i 46 motocykli.

WYNIKI INDYWIDUALNE

1. Knarr Władysław, K. Motor Z. S. Lwów, motoc. 1.032 km.
2. Kozłowski Edward K. Motor Z. S. Lwów, samoch. 1.015 km.
3. Inż. Rapaport Bronisław, K. Motor Z. S. Lwów, motoc. 963 km.

Wodny Sport Motorowy

WYŚCIG ŁODZI MOTOROWYCH NA WIŚLE

W niedzielę dn. 10 października odbyły się zawody motorowe na Wiśle pod Warszawą, organizowane przez Oficerski Yacht Klub i Polski Touring Klub.

W wścigu okrężnym klasy A zwyciężył na 10 km zwyciężył Danielewicz (P.T.K., silnik Johson) w czasie 6:05 min., 2) Danielewicz (AZS, silnik Gad krajowy).

W wyścigu okrężnym klasy A na 10 km. zwyciężył Jacenko (Wisła) silnik Gad, w czasie 7:46 min., przed Koźmińskim (OYK).

Klasa C — dystans 10 km: 1) Jesionek (OYK silnik Laros) 4:35, 2) Kołodziejski (PTK).

Wyścig łodzi z silnikami stałymi, na 10 km: 1) Zubrzycki (OYK) w czasie 14.37 min., 2) Krzyżanowski (OYK silnik Chrysler).

Poza tym odbył się ciekawy wyścig zespołowy łodzi motorowych, motocykli i samochodów na trasie Warszawa — Józefów — Warszawa. W wyścigu tym zwyciężył zespół motocyklowy w czasie 35:56; w grupie łodzi motorowych — 1) Danilewicz (AZS) 41:02 min.

Komandorem zawodów był rutynowany i niezmordowany por. F. Trzepałko. Sędziowali: płk. Felsztyn, E. Wargenau i Loberowa.

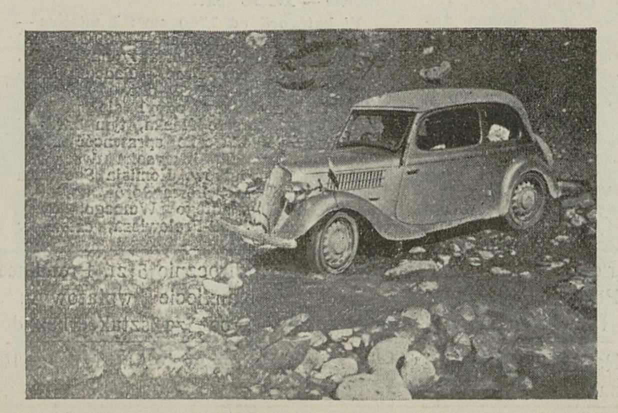
KRONIKA KLUBOWA

AUTOMOBILKLUB POLSKI

W CIĄGU 9 MIESIĘCY B. ROKU 12.656 OSÓB PRZEEGZAMINOWAŁY BIURA TECHNICZNE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W ciągu pierwszych trzech kwartałów br. Biura Techniczne Automobilklubu Polski przeegzaminowały ogółem 12.656 osób z czego na okręgi poszczególnych województw przypada:

Białystok	(od 1.VI)	158
Polesie	(od 1.IV)	148
Kielce		679
Kraków		1838
Lublin	(od 1.IV)	283
Lwów		1340
Wołyń	(od 1.IV)	188
Łódź		848
Nowogródek	(od 1.IX)	9
Poznań		1779
Stanisławów		277
Tarnopol		97
Pomorze		854
Wilno		268
Warszawa miasto		3228
Wojew. warszawskie		662



Skoda p. Hempla na bezdrożach Turcji.

AKCJA PORZĄDKOWA NA DROGACH I ULICACH

Automobilklub Polski, jak wiadomo, zgłosił swój udział w walce z anarchją drogową. W tym celu członkowie A. P. udzielają regularnie swych samochodów na przeciąg 2 i pół do 4 godzin. Wozy wy jeżdżają na objazd dróg państwowych lub ulic z przedstawicielem policji państwowej, który nakłada na winnych przekroczenia przepisów drogowych mandaty karne lub w wypadku niemożności ściągnięcia opłaty — spisuje protokół.

A. P. deleguje codziennie 1 wóz, który patroluje na drogach powiatu warszawskiego oraz 4 wozy we wtorki, które patrolują na ulicach Warszawy.

Poza tym w razie potrzeby A. P. deleguje wozy na „ekstra" wyjazdy.

WYPADEK SAMOCHODOWY ZNAKOMITEGO KIEROWCY P. URBANA SIEMIĄTKOWSKIEGO

We wtorek dn. 12 października w godzinach wieczornych miał miejsce na trakcie gdańskim pod Łomiankami wstrząsający w skutkach wypadek zderzenia samochodu członka A. P. p. Siemiątkowskiego wybitnego kierowcy — z ciężką platformą dwukonną naładowaną workami z mąką.

Ofiarami tej katastrofy padli zabici kpt. Dalig pasażer samochodu i Josek Żukowski woźnica. Ciężkich poranień doznali p. Urban Siemiątkowski i kpt. Koehle.

W stanie zdrowia pana Urbana Siemiątkowskiego nastąpiła do chwili obecnej znaczna poprawa i życiu jego nie zagraża niebezpieczeństwo, o czym powiadamiamy z radością wszystkich interesujących się tym wypadkiem kolegów klubowych.

Wypadek ten stał się dalszym bodźcem w pracy Członków A. P. zmierzających do zwalczania anarchii na drogach, powodowanej przez niesubordynowanych rowerzystów i woźniców, co pociągnęło już za sobą niestety wiele ofiar w ludziach.



Kolumna samochodów na szosie Bogucice — Giszowiec przed Jazdą Konkursową Aut. Śl.

ŁÓDZKI AUTOMOBIL-KLUB

PROPAGANDA ,,NAUKI CHODZENIA'' WŚRÓD MŁODZIEŻY SZKOLNEJ

Ł.A.K. rozdał wśród młodzieży szkolnej bezpłatnie trzy tysiące egzemplarzy bardzo pożytecznego ,,Elementarza Nauki Chodzenia'', wydanego swego czasu przez Księgarnię Lwowską i aprobowanego przez kuratora okr. szkolnego lwow. Broszura ta zawiera kilkadziesiąt wymownych ilustracji, pouczających o sposobie zachowania się na jezdni i o skutkach przekroczeń zasadniczych przepisów ruchu.

MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY

UFUNDOWANIE SZTANDARU

Małopolski Klub Automobilowy chcąc się przyczynić do akcji społecznej fundowania sztandaru armii — uchwalił na posiedzeniu zarządu w dniu 7 bm. ufundować sztandar dla lwowskiego batalionu pancernego.

W tym celu został wybrany specjalny Komitet Organizacyjny, którego Prezesem został hr. Agenor Gołuchowski. Poza tym utworzona została Komisja wykonawcza z v-ce prezesem M.K.A. p. dyr. St. Świderskim na czele. Równocześnie postanowiono prosić na członków Komitetu Honorowego Jego Eks. Ks. d-ra Bolesława Twardowskiego, wojewodę lwowskiego JWPana d-ra Alfreda Biłyka, prezydenta miasta JWPana d-ra Stanisława Ostrowskiego, honorowego prezydenta M.K.A. JWPana inż. Wiktora Hłaskę i honorowego i urzędującego prezesa M.K.A. JWPana Agenora hr. Gołuchowskiego, którzy udział w Komitecie Honorowym raczyli przyjąć.

AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

NADZWYCZ. WALNE ZGROMADZENIE I NOWE WŁADZE KLUBOWE

Dnia 17.IX br. odbyło się nadzwyczajne walne zgromadzenie A. Śl. przy bardzo licznym uczestnictwie członków klubu. Walne zgromadzenie zatwierdziło nowy statut, którego treść ustalono na zjeździe międzyklubowym w A.P. i dokonano wyboru nowych władz A. Śl.

Do Zarządu Klubu wybrano: marszałka Konstantego Wolnego, d-ra Stanisława Wachowiaka, inż. Tadeusza Stadnikiewicza, gen. dyr. Jana Rzymełkę, dyr. Donata Chroll-Frolewicza, d-ra Juliana Zagórowskiego, inż. Tadeusza Ullmana, inż. Wolfganga Josephy'ego, adw. Pawła Kopocza, inż. Eugeniusza Łopuszyńskiego, inż. Stefana Maleszewskiego.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano: inż. Brunona Buzka, d-ra Michała Alberga, dyr. Franciszka Mikszana, inż. Karola Wepsa. inż. G. Zangla.

Do Komisji Balotującej wybrano: adw. Jana Mildnera, d-ra Walentego Sojkę, inż. Felicjana Piotrowskiego, inż. Macieja Terleckiego.

W dniu 5.X. br. odbyło się posiedzenie Zarządu A. Śl., na którym obrano: prezesem A. Śl. marszałka Konstantego Wolnego, wiceprezesami: d-ra Stanisława Wachowiaka, gen. dyr. Jana Rzymełkę, d-ra Juliana Zagórowskiego, inż. Tadeusza Łopuszyńskiego.

Prezesem Kom. Sport. został dyr. Donat Chroll-Frolewicz, sarbnikiem. inż. Tadeusz Gilman, sekretarzem hon. mec. Paweł Kopocz, gospodarzem: inż. Stefan Maleszewski.

,,KONKURS JAZDY SAMOCHODOWEJ''

Dnia 3 października rb. odbył się na trasie Bogucice — Giszowiec — Mysłowice Konkurs Jazdy Samochodowej, organizowany przez Automobilklub Śląski. Nadzwyczajna pogoda przyczyniła się do bardzo licznej frekwencji publiczności. Organizacja imprezy i techniczne wykonanie prób stały na wysokim poziomie, konkurs zaś, który wymagał od kierowcy wielkiej umiejętności w opanowaniu maszyny, wzbudził pośród automobilistów ogromne zainteresowanie. Na trasie zauważyć można było kilkadziesiąt wozów. Startowało do wszystkich prób 24 zawodników, którzy ukończyli konkurs. Wyniki uzyskane przedstawiają się następująco:

Jazda Konkursowa Aut. Śl. — próba rozruchu silnika.

W kategorii wozów do 1000 cm³: 1 miejsce — Gerhard Riegl na Aero — 333,67 pkt., 2 miejsce — Ulryk Eichbaum na Aero—327,99 pkt., 3 miejsce — Jan Szczepurek na P. Fiacie — 314,51 pkt.

W kategorii od 1000 cm³ do 1700 cm³: 1 miejsce — Wilhelm Ripper na Adlerze— 341,18 pkt., 2 miejsce — Florian Malinowski na Mercedes Benz — 339,99 pkt., 3 miejsce — Stanisław Nowakowski na Hansie — 331,56 pkt.

W kategorii od 1700 cm³: 1 miejsce — Witold Korfanty na Aero — 409,51 pkt., 2 miejsce—Zbigniew Korfanty na B.M.W. — 338,41 pkt., 3 miejsce — Tadeusz Monsior na Dodge — 324,69 pkt.

Konkur powyższy odbył się po raz pierwszy na terenie Śląska, tym bardziej więc należy podkreślić sprawność organizacyjną Aut. Śl. i wysoką dyscyplinę sportową zawodników. Komisja Sportowa Aut. Śl. w osobach komandorów konkursu marszałka Konstantego Wolnego, dyrektora Donat Chroll-Frolewicza, członków Komisji Sportowej inż. Jerzego Wejdy, inż. Felicjana Piotrowskiego, inż. Eugeniusza Łopuszyńskiego, inż. Józefa Wesołowskiego i dr Mariana Drozda włożyła w organizację imprezy bardzo wiele pracy i wysiłków.

O godz. 20 odbyło się w salonach Automobilklubu śląskiego rozdanie nagród i plakiet klubowych tak zawodnikom imprezy, jako też uczestnikom udanej wycieczki klubowej do Pustyni Błędowskiej, gdzie uczestnicy podziwiać mogli przepiękny i nadzwyczaj oryginalny krajobraz tak mało nam znanej ,,Polskiej Sahary''.

KRONIKA ZAGRANICZNA

SPORT

NIEMCY ZWYCIĘŻYLI BEZAPELACYJNIE RÓWNIEŻ W DONNINGTON

W sześć dni po wyścigu w Bonie, ekipy Auto-Union i Mercedes-Benz rozpoczęły już treningi na trasie Donnington-Park (w Anglii), znanej z ostatniego Six Days motocyklowego.

Anglicy jako przeciwwagę dla niemieckich bolidów wystawili swoje wozy E.R.A. Poza tym startowały Maserati. Wyścig nie mógł dać dużych przeciętnych ze względu na wąskość trasy, niepozwalającą często na mijanie oraz jej nierówność, powodującą podrzucanie wozów.

Prowadzenie od razu objęli Niemcy, nie dając przyjść Anglikom do głosu. Ostatecznie po walce na dystansie 402,2 km (80 okrążeń) zwyciężył Rosemayer na Auto-Union, osiągając 133,32 km. na godz. (jest to nowy rekord trasy). Drugi był Brauhitsch (Mercedes), trzeci Carraciola (Mercedes), czwarty Müller (A.U.), piąty Hasse (A.U.).

Dopiero na szóstym miejscu, o pięć okrążeń później przyszedł Dobson na E.R.A., siedem okrążeń w tył Horr E.R.A.

Najlepsze okrążenia mieli Brauhitsch i Rosemayer — 138 km na godz.

EYSTON POBIŁ REKORD ŚWIATOWY SZYBKOŚCI, KTÓRY JEDNAK NIE ZOSTAŁ UZNANY

Słynny automobilista angielski kapitan Eyston, jak wiadomo, skonstruował niedawno nowy olbrzymi wóz, na którym podjął próby pobicia absolutnego automobilowego rekordu światowego. Pierwsza próba zakończyła się niepowodzeniem. Eyston uzyskał 435,5 km na godz., a więc 50 km. mniej niż wynosi rekord światowy Campbella (484,6 km. na godz.).

Eyston ponownie zaatakował rekord światowy Campbella. Próba odbyła się na słynnym torze na wybrzeżu Słonego Jeziora, w pobliżu Bonne Ville w stanie Utah w Ameryce Półn. W pierwszej jeździe Eyston mimo, że jechał naprzeciwko wiatrom uzyskał fantastyczną szybkość 498,90 klm. na godz., a więc szybkość większą niż rekord światowy Campbella. Rekord ten nie zostanie jednak uznany, gdyż przepisy wymagają jazdy w dwóch kierunkach i dopiero przeciętny czas uzyskany w tych dwóch biegach stanowi rekord światowy. Tymczasem Eyston nie mógł przeprowadzić drugiej jazdy z powodu uszkodzenia opony.

Kapitan Eyston, który był już tak bliski ustanowienia nowego rekordu, zamierza podjąć nową próbę.

Warunki prenumeraty: rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł. Prenumeratę należy wpłacać do PKO na Konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym „Prenumerata ATS" oraz pocztowymi „Przekazami Rozrachunkowymi" — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Redakcja i Administracja ATS., Warszawa, Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski) czynna codziennie od godz. 10—14, oraz we wtorki, piątki w godz. 18—20. Tel. Nr. 709-19.

Druk. Dom Prasy, S. A., Warszawa, Marszałkowska 3-5-7. Tel. centr. 802-40.